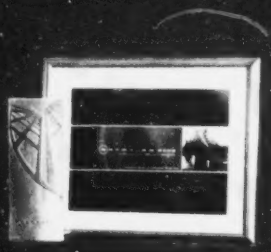
2002-2003 ANNUAL REPORT

The Federal Bridge Corporation Limited / La Société des ponts fédéraux Limitée

THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED
THE JACQUES CARTIER BRIDGE AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED
THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION, LTD.
THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

Canada

In recognition for the innovative construction methods used during the project, the Jacques Cartier bridge Deck Replacement Project was honoured with a number of awards over the last few months:



1

2

3

4

5

Guy Mailhot, Director of Engineering at JCCBI and Bernard Breault Senior Engineer at SNC-Lavalin were presented the Prix Mérite 2002, by the for their technical contribution to the project by the American Concrete Institute, Québec et de l'Eastern Ontario section and the Canadian Concrete Association.

The Institut d'acier et d'armature du Québec awarded The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and Groupement SMDB an Armatura award for civil engineering for the Jacques Cartier Bridge deck replacement work. The award was presented during the third Armatura awards ceremony, titled La fierté des bâtisseurs, 30 ans d'innovation (the pride of builders, 30 years of innovation).

The Armatura awards recognize the prominent use of reinforced concrete in modern construction projects other than single-family dwellings.

From left to right, Glen Carlin, General Manager of the Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, Normand Morin, Vice-President at SNC-Lavalin and Michel Fournier, President of the Federal Bridge Corporation.

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and SNC-Lavalin Inc. won a Léonard Award in the transportation infrastructure category for the Jacques Cartier Bridge deck replacement work.

TABLE OF CONTENTS

	1	LETTER TO THE MINISTER
2		MESSAGE FROM THE PRESIDENT
4		PROFILE AND HISTORY
	7	OUR ORGANIZATION
	11	OUR CLIENTS
12		OUR PARTNERS
	15	MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS 2002-2003
	31	FINANCIAL HIGHLIGHTS
	37	OUR CHALLENGES
	53	FINANCIAL STATEMENTS

TOP OF PAGE:

1 > Armatura Award from the Association des ingénieurs-conseils du Québec

2 > The Association des ingénieurs-conseils du Québec marked National Engineering Week - a national celebration of excellence in engineering - to launch the first Grands Prix du génie-conseil québécois (Quebec awards for consulting engineers).

3 > The annual Arcus award, presented by the Quebec Concrete Association.

4 > Award from the American Concrete Institute - Quebec and Eastern Ontario Section

5 > The International 2003 PCI Design Award is presented by the Chicago based Precast/Prestressed Concrete Institute. The deck replacement project won in the Best Rehabilitated Bridge category, in competition with structures in the United States, Mexico and Canada.

The Federal Bridge Corporation Limited / La Société des ponts fédéraux Limitée

103-06805/

June 30, 2003

The Honourable
David Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport
29th floor
330 Sparks Street
Tower C, Place de Ville
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Minister,

In accordance with the provisions of Section 150 of the *Financial Administration Act*, I am pleased to submit the Annual Report of The Federal Bridge Corporation Limited for the fiscal year ending March 31, 2003.

This Report also contains the financial statements of the Corporation, which have been audited by the Auditor General of Canada.

In the interests of economy, this Report also incorporates the Annual Reports of our subsidiary organizations, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, and the St. Mary's River Bridge Company.

Yours truly,

Michel Fournier
President and Chief Executive Officer

Canada

Michel Fournier, President and Chief Executive Officer, on the site of the Craig curve on the Jacques Cartier Bridge, in July 2003

MESSAGE FROM THE PRESIDENT

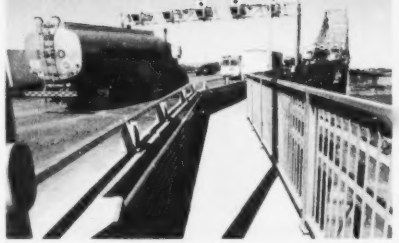
The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) and its subsidiary companies were active on several domestic and international fronts during 2002-2003. Together, we became more efficient in operating and maintaining the federal properties for which we are responsible and strived to improve our service delivery to clients. More than 142,1 million vehicle transits are recorded annually in the greater Montréal area alone; the Sault Ste. Marie International Bridge, the Seaway International Bridge and the Thousand Islands Bridge are, respectively, the sixth, seventh and eighth busiest international toll crossings between Canada and the U.S. The role and contribution of our infrastructures on the North American economy and on commercial and commuter transportation in the Montréal area is significant.

The $127 million deck replacement project undertaken by our subsidiary, Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI), on the Jacques Cartier Bridge was completed in November 2002, within the two-year deadline. One of the key objectives of the project was to maintain traffic flow and high levels of user satisfaction while carrying out construction activities. The construction methods used – notably the off-site fabrication of deck panels and their installation during non-peak hours – set new standards in the industry for this type of project. Consultation, communication and coordination among stakeholders contributed to meeting objectives, especially those related to clients' needs.

On March 6, federal and provincial government authorities announced their respective commitment to complete the construction of Highway 30 between Candiac and Vaudreuil-Dorion by 2009. Highway 30 will greatly contribute to improving the interprovincial and international trade flow in Montréal. In this context, the FBCL will be asked for its expertise to help define the parameters for planning, designing, carrying out and supervising the construction work for the two new bridges, crossing the St. Lawrence River and the St. Lawrence Seaway. Specifically, the FBCL will be mandated under an agreement with Québec's Ministère des Transports to monitor the work and to perform related quality audits.

Participation in the Light Rail Transit study in the Montréal area continues through FBCL representation on the joint Canada-Quebec Steering Committee that oversees the administration of $14 million in feasibility studies by the provincial Metropolitan Transportation Agency.

In 2002, FBCL and JCCBI participated in a group examining suicides on the Jacques Cartier Bridge in Montréal. In the fall of 2002, FBCL made a public announcement that it would undertake a study to evaluate suicide prevention barriers on the Jacques Cartier Bridge. Costs, aesthetics and the effectiveness of different types of barriers in meeting the objectives of preventing suicides and suicide attempts are among the considerations of the study.



In 2002, FBCL made investments of more than $2 million to install a new communications network, using fibre-optic technology for the Closed-Circuit Television Surveillance System (CCTV) at the Champlain and Jacques Cartier bridges in Montréal. This investment is part of an Intelligent Transportation System (ITS) aimed at efficient movement of vehicles.

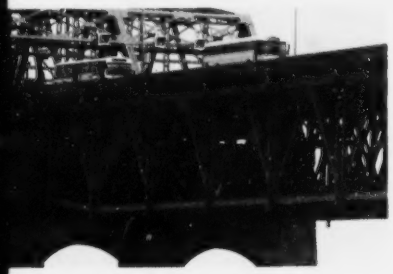
Traffic volumes at the Seaway International Bridge and the Thousand Islands International Bridge have recovered more quickly than anticipated following the tragedies of September 11, 2001, and the extraordinary measures that quickly followed. However, traffic volumes and longer inspection times are contributing to processing delays that have a negative impact on trade. Canadian and American authorities are meeting new border security imperatives with international trade, tourism and traffic efficiency as key considerations in achieving national objectives. The FBCL is working with Transport Canada, the Canada Customs and Revenue Agency, state and U.S. government agencies, and the bridge authorities in evaluating proposals to apply new technology and operational initiatives to smooth traffic flow.

The FBCL Risk Management Committee has identified the major risks in operating its assets. Emergency preparedness plans are reviewed and updated by the subsidiaries, when required.

A condition survey conducted on the Seaway International Bridge in 2001 revealed a need to replace the deck within a five- to 10-year horizon and to anticipate significant maintenance costs in the interim. In fact, the SIBC carries out inspection and safety repairs to the north bridge deck each year. The costs of maintaining the existing structure are making a proposed low-level span increasingly attractive. An environmental assessment begun in 2002 is the first step toward the replacement of the structure.

The Corporation has identified a series of performance indicators developed for implementation in 2003. Consolidation of operations has the potential for further cost reductions and operational efficiencies. Related to this, steadily increasing in-house technical and facility-management expertise is generating opportunities for the FBCL to become involved in the management and maintenance of additional structures. The FBCL is in discussions with the National Capital Commission and Public Works and Government Services Canada to potentially have FBCL manage and maintain the five bridges over the Ottawa River in the National Capital Region.

In all, FBCL structures carry annual vehicle transits estimated at some 148.9 million and 8 million urban public transit users. Underlying every initiative of the FBCL, its subsidiary companies and each of its employees is a continuing commitment to apply the full extent of its expertise in the service of its clients.



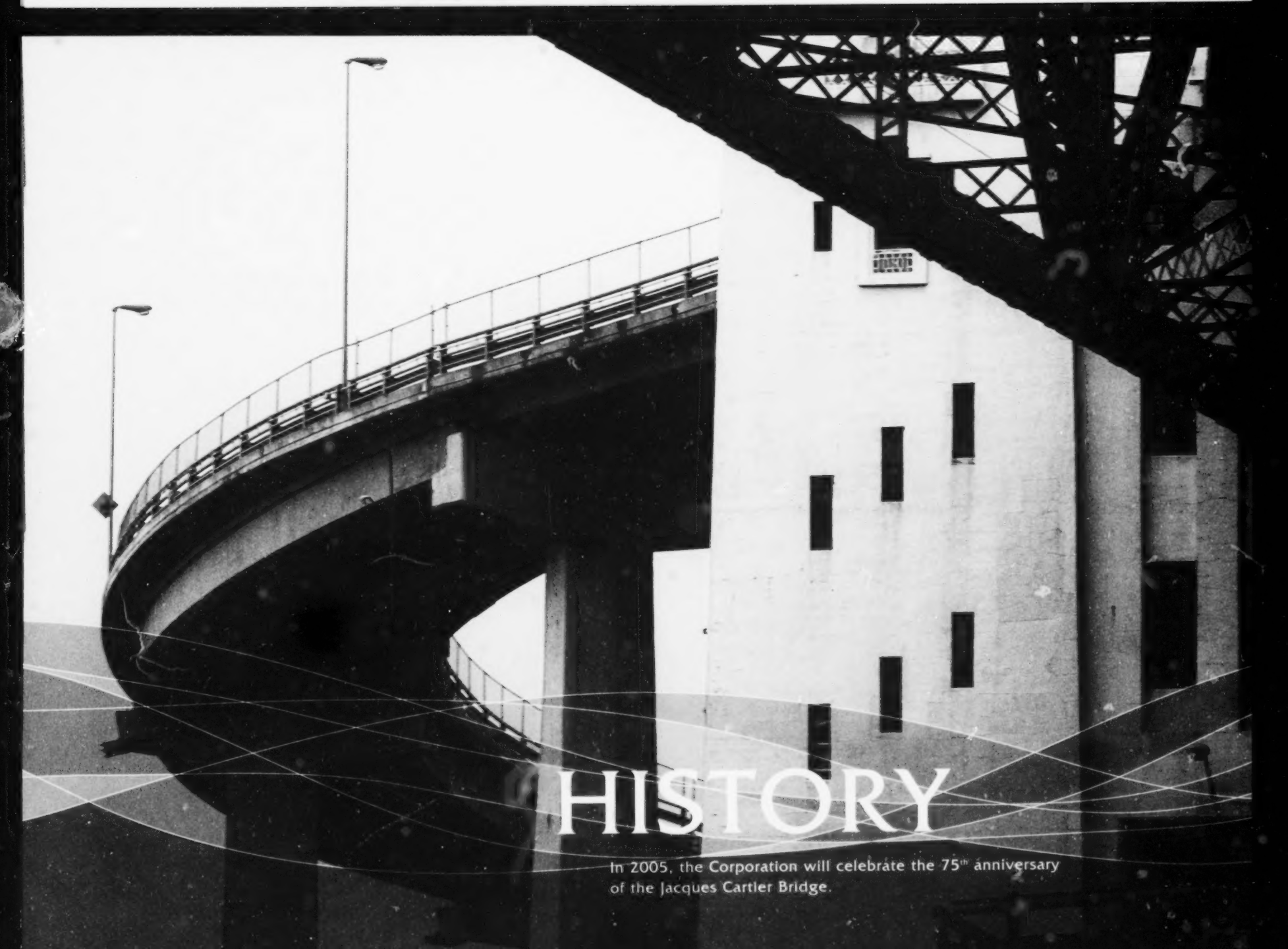
PROFILE AND HISTORY

The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) is a Crown corporation, which was established in 1998 under the *Canada Business Corporations Act* to operate the bridge and highway assets formerly under the control of The St. Lawrence Seaway Authority. Its articles of incorporation provide that it can assume responsibility for other bridges and structures if the Governor in Council so orders, and since 1998, other assets have been added to its responsibilities.

The FBCL controls two categories of assets: those that are financially self-sufficient through the collection of tolls, and those that depend on government funding for their operations.

Self-sufficient assets include the Thousand Islands International Bridge; the Seaway International Bridge in Cornwall, and the Sault Ste. Marie International Bridge. All FBCL assets are operated by its subsidiary companies or through partnership agreements. Our international crossings are the Thousand Islands International Bridge, the Seaway International Bridge located in Cornwall, and the Sault Ste. Marie International Bridge.

Assets requiring government funding include the Jacques Cartier and Champlain bridges, the Champlain Bridge Ice Control Structure, the Bonaventure Expressway and a portion of Highway 15, half of the Honoré-Mercier Bridge and the Melocheville Tunnel, all located in the Montreal region.



HISTORY

In 2005, the Corporation will celebrate the 75th anniversary of the Jacques Cartier Bridge.

VISION

The FBCL will continue its efficient and quality work so as to reinforce its perception as an essential partner of all infrastructure owners in Canada.

OUR ORGANIZATION

The corporate structure is illustrated as follows:

THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED (Parent Crown Corporation)

THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED

- Jacques Cartier Bridge
- Champlain Bridge
- Champlain Bridge Ice Control Structure
- Bonaventure Expressway
- Honoré Mercier Bridge (southern extension)
- Melocheville Tunnel

THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION LTD.

- Seaway International Bridge

ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

- Sault Ste. Marie International Bridge (under an agreement)

THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY

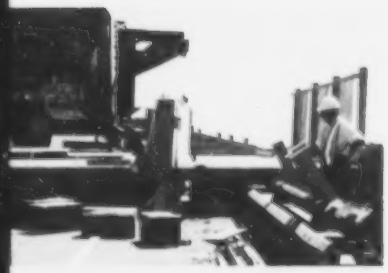
- Canadian Span (under an agreement)

The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) was incorporated in 1998 to assume the non-navigational management responsibilities of the St. Lawrence Seaway Authority. These include properties of the Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and in a joint venture with its U.S. partner, the Seaway International Bridge Corporation, Ltd. At the same time, the FBCL assumed responsibility for the management of the Canadian portion of the Thousand Islands International Bridge. In 2000, the FBCL acquired the Canadian half of the Sault Ste. Marie International Bridge and was represented on the Joint International Bridge Authority.

Since October 1, 1988, the Federal Bridge Corporation Limited has been responsible for the Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, the Seaway International Bridge Corporation, Ltd. and the activities of the Thousand Islands International Bridge. The Thousand Islands International Bridge is operated and maintained jointly by Canada and the United States, on an equal basis, in keeping with an agreement signed by the Federal Bridge Corporation Limited and the Thousand Islands Bridge Authority.

In October 2000, the Federal Bridge Corporation Limited acquired 91.33% of the outstanding voting and participating shares in the St. Mary's River Bridge Company from the Province of Ontario.

The subsidiary, the Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, depends on the Government of Canada for its financing. The Federal Bridge Corporation Limited and its subsidiary, St. Mary's River Bridge Company, as well as its joint venture, the Seaway International Bridge Corporation, Ltd., finance their activities through their operating revenue.



Our vision

The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) intends to become recognized as an essential and value added partner in the management, construction and operation of bridges and highway infrastructures in Canada.

The quality of the work done since 1998 has enabled the FBCL to earn the recognition of the Ministère des Transports du Québec (MTQ). In fact, as part of the Highway 30 Project in Quebec, the FBCL will be asked by the MTQ for its expertise to help define the parameters for planning, designing, carrying out and supervising the construction work for the bridges crossing the St. Lawrence River and the St. Lawrence Seaway. Specifically, the FBCL will be mandated in an agreement with the project manager to monitor the work and to perform related quality audits.

The FBCL will continue its efficient and quality work so as to reinforce its perception as an essential partner of all infrastructure owners in Canada.

Our mission

The mission of the FBCL is as follows:

As an integral component of Canada's economic activity, it is the Federal Bridge Corporation Limited and its subsidiaries' mission to manage, operate and maintain the bridges and highway infrastructure under their jurisdiction so as to provide users with safe, reliable and efficient transit.

To meet this goal, the Corporation and its subsidiaries enforce sound management practices and environmentally friendly policies, and ensure that their methods of visual communication provide a favourable representation of Government of Canada activities.

Our values

In order to fulfill the FBCL mission, Corporation management and personnel base their decisions and actions on four principal values:

TEAM WORK
To build a solid, devoted team

INNOVATION
To remain at the leading edge of technology

EXCELLENCE
To be a leader in the management of bridges and structures in Canada

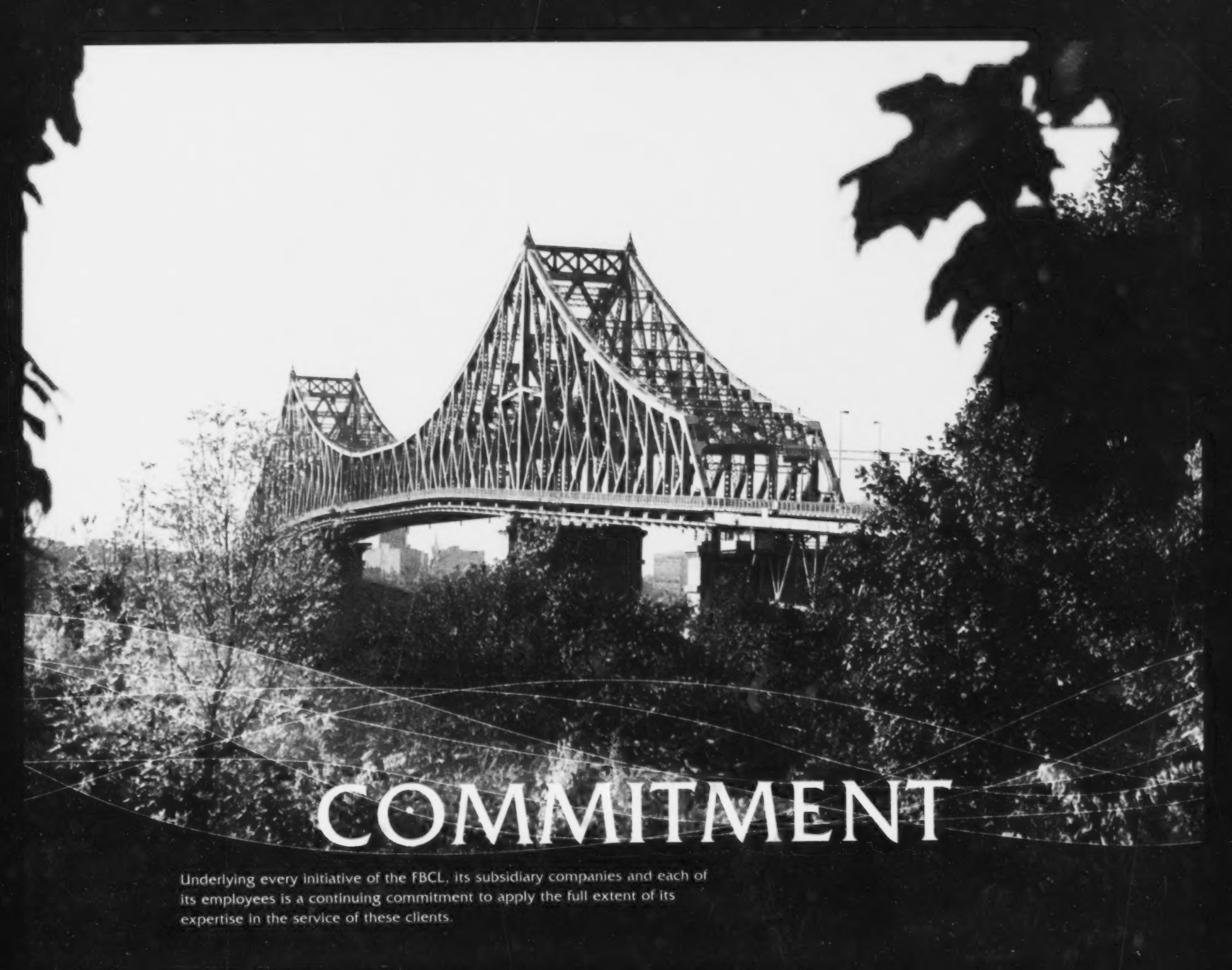
PARTNERSHIP
To work closely with our partners to complete our activities

The most recent illustration of the tangible results resulting from the respect for these values is the extraordinary success of the major deck replacement project for the Jacques Cartier Bridge.

The $127 million deck replacement project undertaken by our subsidiary, the Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI) on the Jacques Cartier Bridge was completed in November 2002, within the two-year deadline. One of the key objectives of the project was to maintain traffic flow and high levels of user satisfaction while carrying out construction activities. Our innovative professionals developed a new procedure that has since become the norm for re-decking bridges in urban settings. Using a design-build contract delivery with the off-site fabrication of deck panels and their installation at night. Traffic management during the re-decking of the bridges ensured that users were the number one priority. This new procedure ensured that 90% of the clientele was not affected by the work. Consultation, communication, and coordination among stakeholders contributed to meeting objectives, especially those related to clients' needs.

In recognition of the innovative construction methods used and the scale of the re-decking project, the Association des ingénieurs-conseils du Québec awarded the project its Prix d'excellence in the Transportation Infrastructure category. The project also received prizes from the Association béton Québec, the Institut d'acier d'armature du Québec and the American Concrete Institute – Quebec and Eastern Ontario Chapter.

The project was also awarded the 2003 PCI Design Award from the Chicago based Precast/Prestressed Concrete Institute, in the Best Rehabilitated Bridge category. The project was competing with major prefabricated structures in the United States, Mexico and Canada.



COMMITMENT

Underlying every initiative of the FBCL, its subsidiary companies and each of its employees is a continuing commitment to apply the full extent of its expertise in the service of these clients.

The importance of our human resources

This type of accomplishment is made possible through the expertise and commitment of our human resources. Today, their expertise in the fields of maintenance, construction management and infrastructure security is indisputable.

One of the FBCL's main challenges is keeping its professionals at the leading edge in terms of expertise and continuing its work to harmonize its human resources policies and programs across the organization. The Corporation's approach to its human resources activities focuses on improved productivity and harmonious relations as a way to promote the development of skills and improve the quality of services offered to its clients.

OUR CLIENTS

Bridges, roads and tunnels are an integral component of people's daily lives: commuters, tourists, travellers and pedestrians alike use them on a regular basis. Yet, there is little awareness as to the crucial role they play in our international trade, economy, and emergency systems, as well as the security of the nation.

The importance of ensuring that the structures managed by the FBCL operate efficiently and safely can be illustrated by traffic data. In all, FBCL structures carry annual vehicle transits estimated at more than 148.9 million, and 8 million urban public transit users. Underlying every initiative of the FBCL, its subsidiary companies and each of its employees is a continuing commitment to apply the full extent of its expertise in the service of these clients.

Traffic volumes on the Seaway International Bridge, the Thousand Islands International Bridge and the Sault Ste. Marie International Bridge have recovered more quickly than anticipated following the tragedies of September 11, 2001, and the extraordinary measures that quickly followed. However, traffic volume and longer inspection times are contributing to processing delays that have a negative impact on trade. Canadian and American authorities are meeting new border security imperatives with international trade, tourism and traffic efficiency as key considerations in achieving national objectives. The FBCL is working with Transport Canada, the Canada Customs and Revenue Agency, state and U.S. government agencies, and the bridge authorities in evaluating proposals to apply new technology and operational initiatives to smooth traffic flow.

JACQUES CARTIER BRIDGE

OUR PARTNERS

As an essential partner in the sector, the FBCL expresses its desire to continue with and consolidate existing partnerships and to be alert to new opportunities for cooperation. The principal methods used by the FBCL to maintain harmonious relations with its partners and remain open to new opportunities are as follows:

- Committee composed of representatives of the Thousand Islands International Bridge, Transport Canada, the Department of Indian Affairs and Northern Development, and the Akwesasne Mohawk Council to discuss the problems and operation of the Seaway International Bridge with the Mohawk community;
- Joint Canada–Quebec Steering Committee to contribute to studies on operating a light rail transit on the Champlain Bridge Ice Control Structure in the Montréal region;
- New Canada–Quebec committee to complete Highway 30 in the form of a public / private partnership;
- Joint committee composed of representatives of the FBCL and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation whose role is to support the Seaway International Bridge Corporation, Ltd. in fulfilling its mandate;
- Collaboration with the Ministère des Transports du Québec to further integrate the Corporation's Intelligent Transportation System into Quebec's Traffic Management Centre;
- Involving partners in organizing special events to mark the 75th anniversary of the Jacques Cartier Bridge during the summer of 2005;
- Collaboration with the Société du Havre de Montréal, whose mandate is to submit a strategic development plan for the Port of Montréal area, including improving access to the Port;
- Collaboration with the Ministère des Transports du Québec and the Mohawk Council of Kahnawake to ensure efficient coordination of work and to take into consideration economic, social and environmental factors in making decisions about the replacement of the Honoré Mercier Bridge deck;
- Short and long term requirements of the Thousand Islands Bridge and the Seaway International Bridge will be addressed through a binational study involving the New York State Department of Transportation, Transport Canada, Ontario Ministry of Transportation, FBCL and the Bridge Authorities. This study will consider the full range of options for improving the capacity of the bridge and streamlining the flow of vehicles through such means as infrastructure investments, operational improvements, processing / inspection techniques and/or technology applications.
- Through the joint efforts of the Ontario Ministry of Transportation, FBCL, the Thousand Islands Bridge Authority and Transport Canada, an additional traffic lane from Highway 401 to the border at the Thousand Islands Bridge is under review to separate truck traffic from automobile traffic.

PARTNERSHIP

The third objective involves continuing to develop opportunities for partnerships with Transport Canada for projects that will facilitate the transportation of merchandise between Canada and the United States.

EFFICIENCY

In all, FBCL structures carry annual vehicle transits estimated at some 148.9 million and 8 million urban public transit users.

MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS 2002-2003

Economic considerations

Canada's economy has always depended on both east-west and north-south transportation for its development and growth. Population growth, increasing numbers of travellers, increased trade and the evolution of the trucking industry are some of the factors that have contributed to increased demand for improved surface transportation services that are at the core of FBCL activities.

The structures under the jurisdiction of the FBCL play a decisive role in the regional and provincial economy, as well as for international trade. Together, they handled more than 148.9 million vehicle transits in 2002-2003.

Specifically, the number of trucks crossing the Champlain Bridge doubled between 1993 and 2002, increasing by 11% every year. In 2002, 4.5 million trucks used the bridge, compared to less than 2 million in 1992.

This increase in the number of trucks had a direct impact on the structure of the bridge, which was not designed to handle such a large number of trucks. For this reason, the FBCL has focused on the urgency of building a bypass highway around Montréal (Highway 30), which will be completed in the short term. A recent study made for the JCCBI has demonstrated that, without the completion of Highway 30, the increasing number of trucks using the Champlain Bridge will reduce the operating life of the bridge significantly.

Moreover, the Seaway International Bridge and the Thousand Islands International Bridge rank seventh and eighth, respectively, among the busiest international toll bridges between Canada and the United States.

In the Greater Montréal region, population density is very high, and for the past several years, a sustained increase in traffic on the Corporation's infrastructures has been noted. Among other things, this is due to the phenomenon of urban sprawl, the increased number of cars on Montréal's South Shore and more goods moved by truck.

The Thousand Islands, Ogdensburg, SIBC and Champlain crossings accounted for 12% of the trade imported from Canada and 8% of total value exported to Canada in 1995. These crossings supported $75 million per day in trade. Export trade to Canada is estimated at 300,000 jobs in the U.S., 55,000 in New York State and 25,000 in northern New York and is expected to double by 2020[1].

Statistics

STRUCTURES	VEHICLE TRANSITS IN 2002 - 2003
CHAMPLAIN BRIDGE	49,100,000
JACQUES-CARTIER BRIDGE	44,000,000
MELOCHEVILLE TUNNEL	4,000,000
HONORÉ MERCIER BRIDGE	28,000,000
THOUSAND ISLANDS INTERNATIONAL BRIDGE	2,200,000
SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE	2,500,000
SAULT STE. MARIE BRIDGE	2,100,000
BONAVENTURE EXPRESSWAY	17,000,000
TOTAL	**148,900,000**

[1] Northern NY Border Crossing Study, Sear-Brown Group, December1998.

Certain external factors that have an impact on operations

Certain external factors, outside the control of the FBCL, have an impact on operations, in terms of both the transit volume and traffic flow.

The United States has been experiencing an economic slowdown for approximately two years, which affects the volume of imports and trans-border crossings.

Moreover, with the increase in international terrorist activities, customs controls have been tightened, which also affects traffic flow on the international bridges.

Opportunities examined

In cooperation with the National Capital Commission (NCC) and Public Works and Government Services Canada (PWGSC), the FBCL ordered due diligence studies on engineering and management intended to identify the capital assets and operating needs of the five bridges in the National Capital Region that cross the Ottawa River. The studies focused on scenarios concerning the ownership of the five bridges which would rest with the NCC while a single government entity, namely the FBCL, would manage the integrated operations of the five bridges.

Moreover, concerned with optimizing traffic flow in the Montréal metropolitan region, the FBCL has ordered several traffic and feasibility studies with respect to the completion of Highway 30, the bypass road around Montréal. The FBCL has managed to demonstrate that action is required urgently as a result of the congestion on the bridges, otherwise serious traffic problems will be experienced on a short-term basis.

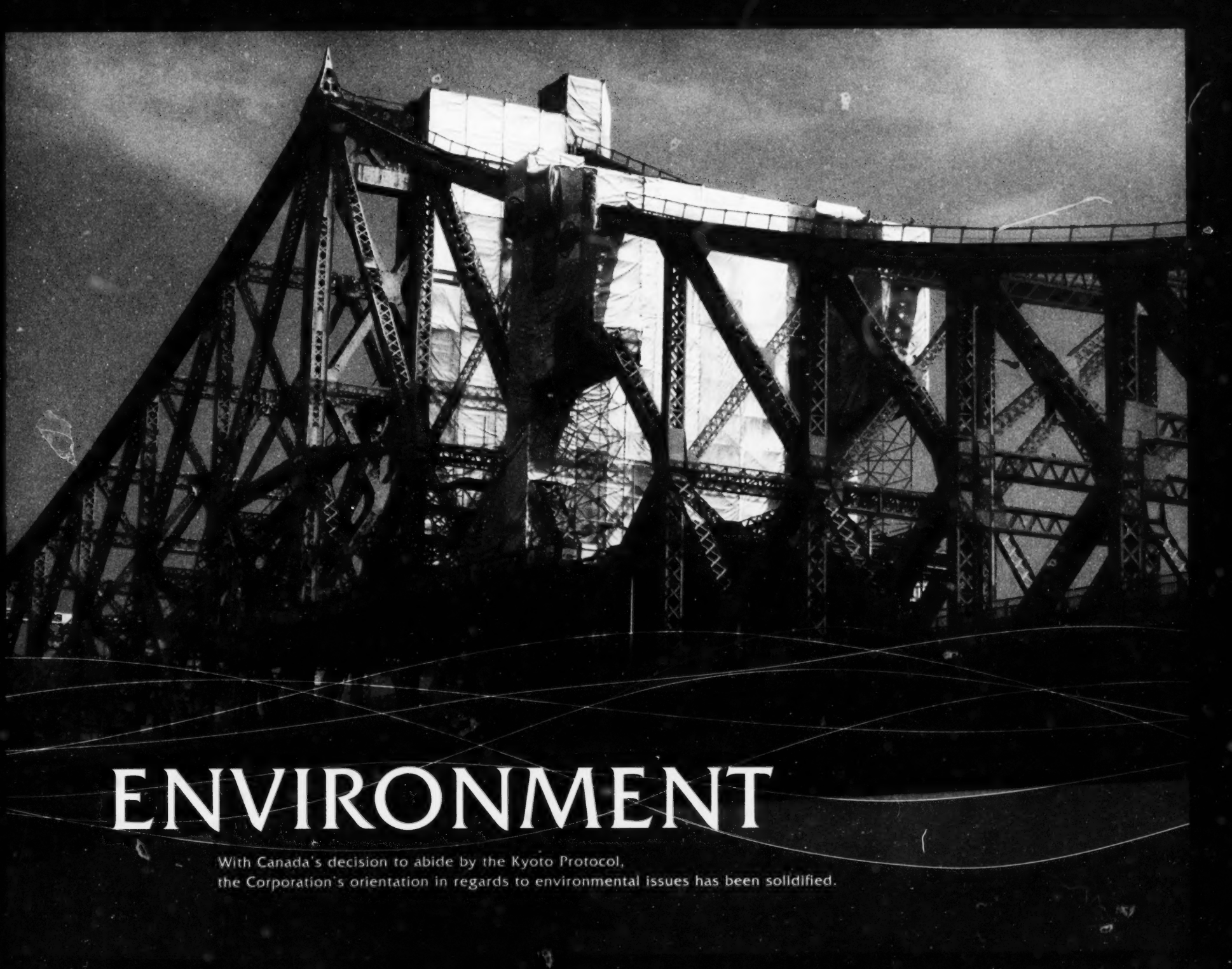
To summarize, the completion of Highway 30 and its connections to the existing highways will be carried out in two segments. The first divided segment of nearly 8 km, with four divided lanes, will be constructed between Candiac and Sainte-Catherine. A second 35-km segment, with four divided lanes, will be built between Châteauguay and Vaudreuil-Dorion. This latter segment will include two major bridges spanning the St. Lawrence River and St. Lawrence Seaway. A partnership between the public and private sectors is planned for this segment.

On March 6, an announcement by the Governments of Canada and Québec was made to explain federal and provincial commitments to completing the construction of Highway 30 between Candiac and Vaudreuil-Dorion by 2009.

CHAMPLAIN BRIDGE

TECHNOLOGY

In 2002, FBCL made investments of more than $2 million to install a new communications network, using fibre-optic technology for the Closed-Circuit Television Surveillance System (CCTV) at the Champlain and Jacques Cartier bridges in Montréal.



ENVIRONMENT

With Canada's decision to abide by the Kyoto Protocol,
the Corporation's orientation in regards to environmental issues has been solidified.

Melocheville Tunnel

Customer service and relations with stakeholders

The FBCL realizes that fluid traffic on its structures will have a considerable positive impact on the regional, provincial and Canadian economy, as well as the safety of users and the environment. As a result, our professionals are constantly looking for new solutions for relieving congestion on the bridges.

Light rail transit system

The FBCL sits on the joint Canada-Quebec Steering Committee, which is studying the feasibility of operating a light rail transit system in the Montréal region.

In 2001, the federal government, through Economic Development Canada (EDC) and the FBCL, along with Quebec's Ministère des Transports agreed to contribute $14 million in financing, based on an equal cost-sharing formula, to an opportunity and feasibility study as preconditions to developing a Light Rail Transit (LRT) system. The Corporation's contribution is $1 million. The Metropolitan Transportation Authority (MTA) was chosen as the agent to administer the studies and reports to the joint Federal-Quebec Steering Committee.

The partnership between the governments of Quebec and Canada seeks to develop a proposal for an LRT system along the Highway 10 corridor to downtown Montréal. This collaboration focuses on the need to find a long-term solution for public transportation along the corridor by employing the existing Champlain Bridge Ice Control Structure (Estacade).

If this project proceeds, it will contribute to reducing traffic congestion on the bridges and is recognized for its positive contribution to the environment and to the economy of the region of Montréal. Light Rail Transit would maintain the capacity of public transit in the Champlain Bridge corridor while removing an estimated 1,500 vehicles per rush hour period from bridges on the South Shore.

The final route, the system's technology and anticipated traffic demand have now been determined. The technical studies at the preliminary design stage have been completed and the environmental studies are close to being finalized.

Champlain Bridge Ice Control Structure

Variable Message System panel on the Jacques-Cartier Bridge

Thousand Islands International Bridge

Closed-Circuit Television Surveillance System (CCTV)

In 2002 the FBCL provided financing of $2.2 million for work related to modernization of the Closed-Circuit Television Surveillance System (CCTV) and telecommunications networks on the Jacques Cartier and Champlain bridges as well as the Bonaventure Highway.

The work included installing additional colour cameras and upgrading the surveillance using a fibre-optic network. The results are improved signal quality and a better performing, more flexible system. In 2003, the Corporation plans to upgrade all remaining black and white cameras to colour.

An initial contract worth $970,000 for civil engineering work was completed in August 2002. Following that, a second contract worth $1,018,000 was awarded in September 2002 to implement the system.

This investment is part of an Intelligent Transportation system (ITS) aimed at the efficient movement of vehicles.

Thousand Islands Bridge

ADDITIONAL TRAFFIC LANE

An additional traffic lane from Highway 401 to the border at the Thousand Islands Bridge is under review to separate truck traffic from automobile traffic. The east rift bridge rewidening project will improve the flow of truck traffic at Canada Customs.

Environment

The FBCL is currently studying possible solutions for replacing the north raised span of the Seaway International Bridge. As part of this project, in order to respect the *Canadian Environmental Assessment Act*, the Corporation ordered an environmental assessment at a cost of $500,000. The assessment is about to be completed.

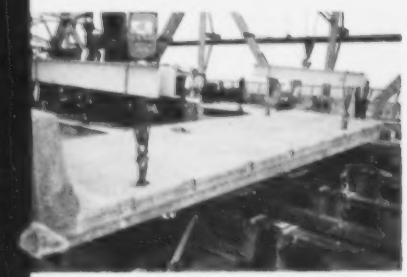
As part of this project, the SIBC negotiated regularly with the Akwesasne Mohawk Council in order to settle certain matters, for which the Corporation is not responsible, thus delaying the process.

JACQUES CARTIER BRIDGE

MAINTENANCE

The $127 million deck replacement project on the Jacques Cartier Bridge, the largest restoration project ever undertaken on a Canadian bridge

Demolition of existing sidewalk to build bicycle path



Installation of a deck panel in roadway

Structures

The FBCL and its subsidiaries continued the work planned for the structures. However, the noteworthy event of the year was the second phase in the re-decking of the Jacques Cartier Bridge.

The $127 million deck replacement project on the Jacques Cartier Bridge, the largest restoration project ever undertaken on a Canadian bridge, challenged engineering skills, traditional technology, project coordination methods and traffic flow.

For over 35 years, the number of cars and trucks has increased significantly in the greater Montréal area, although no new structures were added to handle them. As a direct consequence of this increase, the Jacques Cartier and Champlain bridges have become the busiest bridges in North America and have been over-utilized for several years.

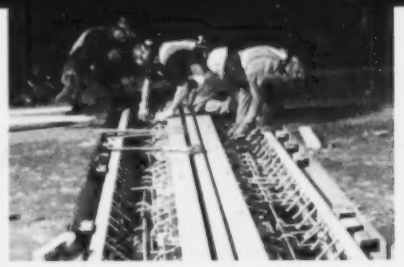
As a result, we had to find a construction method to ensure that our users could have access to all five lanes during peak periods.

The "cast-in-place" concrete method normally used to replace a bridge deck would have had serious impact for the 44 million users of the Jacques Cartier Bridge, namely:

- The need to close two lanes at all times during the construction work would have resulted in traffic tie-ups lasting 2-3 hours during peak periods for all bridges on Montréal's South Shore;
- It would have taken four years instead of two to complete the work;
- The finished product would have been of lesser quality and not as durable.

A traffic study indicated that 90% of our clients use the bridge between 5:30 a.m. and 8:30 p.m. Therefore, it was decided to close the bridge at night in order to build the new deck.

Demolition of old slabs from bridge, to be recycled as aggregate



Adjustment of a section of the three-module expansion joint

A traffic study indicated that 90% of our clients use the bridge between 5:30 a.m. and 8:30 p.m. Therefore, it was decided to close the bridge at night in order to build the new deck, when the other South Shore bridges could handle the other 10% of the Jacques Cartier Bridge users without any difficulties.

The deck was replaced using the design-build method at night, using concrete slabs that were prefabricated in a plant adjacent to the bridge.

The project included the complete replacement of the existing reinforced-concrete deck, comprising five lanes of traffic over a length of 2.7 km, with a new deck built mainly of pre-fabricated concrete structures joined by tensioned steel cables. Construction activities in the second phase addressed the north section of the bridge deck between the Île Ste-Hélène Pavilion and east-end Montréal. During the 2002 construction season, 1,030 deck panels were installed and improvements made to the geometry of the bridge, a section known as the "Craig curve." Work was completed in November, within the two years projected.

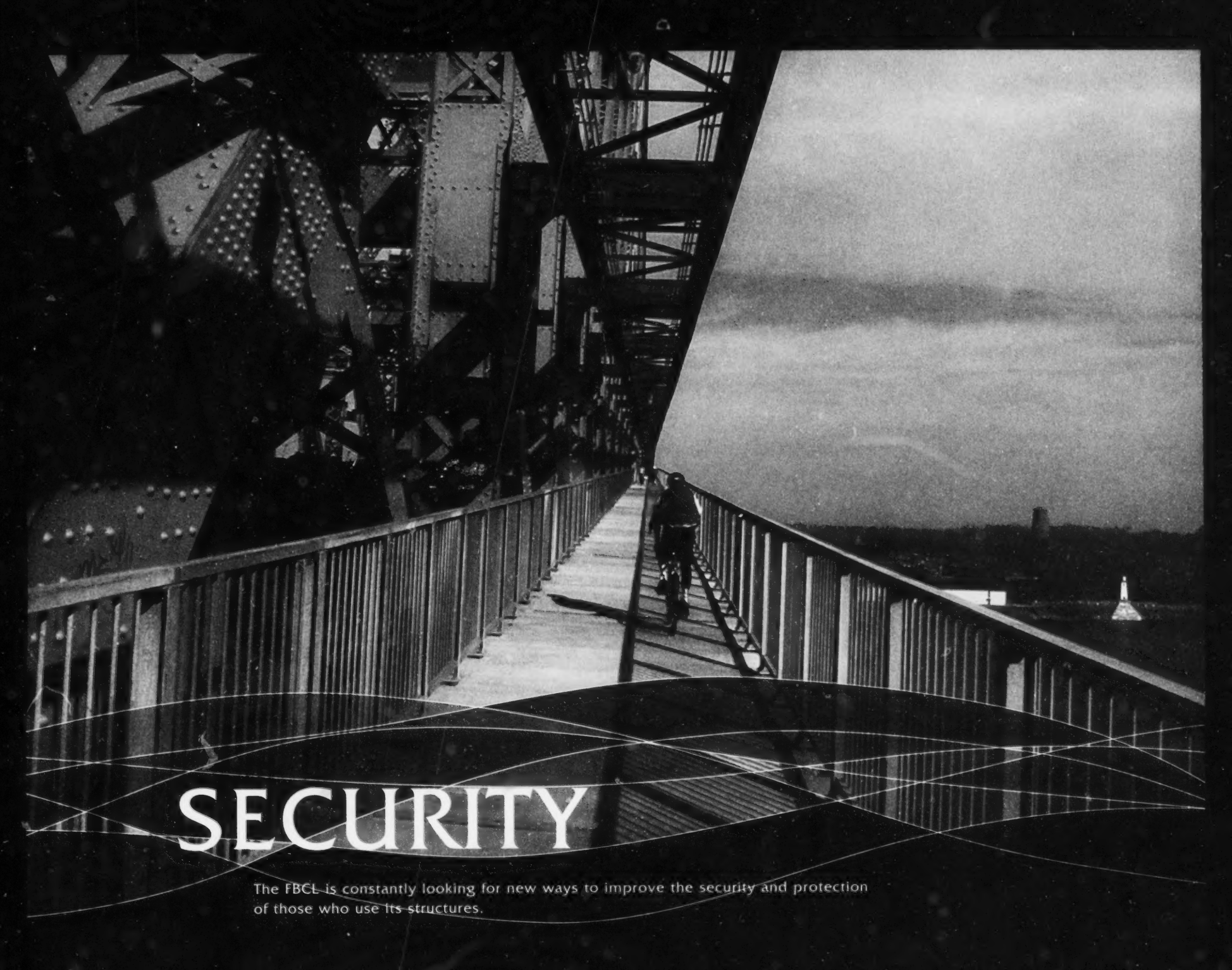
This innovative project established a procedure that has become a new standard for the re-decking of bridges in urban settings, and drew the attention of the Québec and Ontario transportation departments, Transport Canada, the Canadian Construction Association and the Association des ingénieurs-conseils du Québec.

The project was also awarded the 2003 PCI Design Award from the Chicago based Precast/Prestressed Concrete Institute, in the Best Rehabilitated Bridge category. The project was competing with major prefabricated structures in the United States, Mexico and Canada.

Application of first layer of asphalt

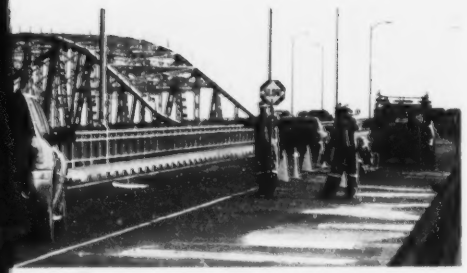
INNOVATION

During the 2002 construction season, 1,030 deck panels were installed and improvements made to the geometry of the bridge, a section known as the 'Craig curve.'



SECURITY

The FBCL is constantly looking for new ways to improve the security and protection of those who use its structures.



Security and protection

The FBCL is constantly searching for new ways to improve the security and protection of those who use its structures.

Security Assessment

FBCL financed a study into risk assessment and security measures for two of its international bridges – the Seaway International Bridge and the Canadian portion of the Thousand Islands Bridge – and participated in the study at Sault Ste. Marie. It also financed the study into its domestic structures in the Montréal area. The consultant with expertise in the area of security and safety retained by Transport Canada coordinated the study that included other structures, namely federally controlled interprovincial bridges.

The security assessment involved preparing risk analysis reports for each infrastructure that examined the vulnerability of the structures against possible criminal acts and acts of terrorism. In 2002, the subsidiary corporations increased the surveillance of their infrastructures and started the process of implementing the recommendations issued from the reports.

Risk assessments were updated for JCCBI properties in 2002 and 2003. As well, JCCBI concluded agreements with the Sûreté du Québec and the Peace Keepers of Kahnawake to conduct regular inspections of the structures of the Jacques Cartier and Champlain bridges and the federal portion of the Honoré Mercier Bridge. JCCBI also will implement in 2003 several security measures identified in the 2002 study.

Protective barrier for pedestrians

In 2002, JCCBI participated in a group examining suicides on the Jacques Cartier Bridge in Montréal. In the fall of 2002, FBCL made a public announcement that it would undertake a feasibility study to evaluate installing special barriers as a means to prevent suicides.

JACQUES-CARTIER BRIDGE CYCLING PATH

Sault Ste. Marie International Bridge

Mr. Hendrik H. Soultink, General Manager,
Seaway International Bridge

Partnerships

All of the projects completed by the FBCL and its subsidiaries involve setting up steering committees to consult with all stakeholders. During the course of the year, steering committees were set up during the re-decking of the Jacques Cartier Bridge to ensure that the various levels of government were aware of the urgent need concerning the Highway 30 project. The efficiency and pertinence of this method were clearly demonstrated in both cases.

The FBCL also developed working relationships with U.S. and state government agencies, Canadian and provincial government agencies, First Nations' councils, municipal governments, and community and trade organizations. Border security imperatives bring many of these groups together; while social, financial, and environmental issues concern others; and safe and efficient traffic flow interests virtually all of the stakeholders with whom the FBCL conducts business.

Performance management

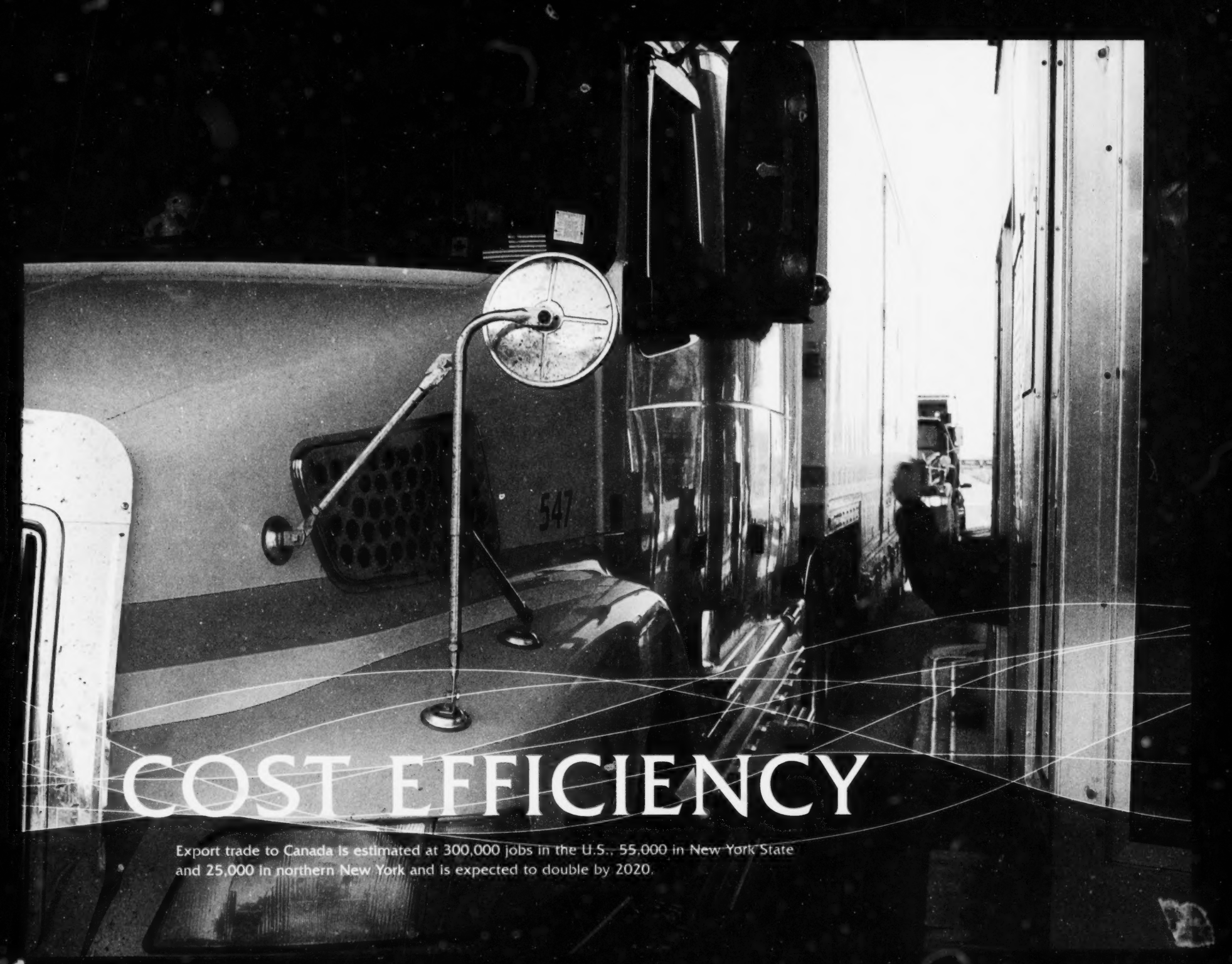
In order to enhance the management of its performance, the FBCL assigned Consulting and Audit Canada, an agency of Public Works and Government Services Canada, to assist with the development of a system of performance measurements and indicators focused primarily on the Corporation's mission, objectives and public services, used to measure the impact of the activities of the FBCL on national interests and the departmental mandate.

The indicators retained can be implemented as of 2003-2004.

SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE

MANAGEMENT

The Corporation has adopted a business approach in the management and operation of its bridges and continuously seeks new opportunities to increase revenues and reduce costs.



COST EFFICIENCY

Export trade to Canada is estimated at 300,000 jobs in the U.S., 55,000 in New York State and 25,000 in northern New York and is expected to double by 2020.

FINANCIAL HIGHLIGHTS

Overview of the 2002-2003 fiscal year

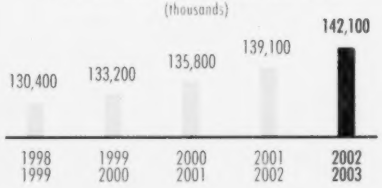
Duty free shop at the Seaway International Bridge

	1998 1999	1999 2000	2000 2001	2001 2002	**2002** **2003**
thousands of dollars					
Revenues	2,713	6,759	10,299	12,091	**13,219**
Expenses	12,112	32,400	38,497	41,857	**33,805**
Portion of expenses covered by revenue	22.4 %	20.9 %	26.8 %	28.9 %	**39.1 %**
Parliamentary credit for operating expenses	9,629	25,168	27,966	26,726	**23,345**
Capital asset acquisitions	144	2,877	6,612	68,347	**61,646**
Amortization of capital assets	1,260	2,740	3,249	3,658	**4,122**

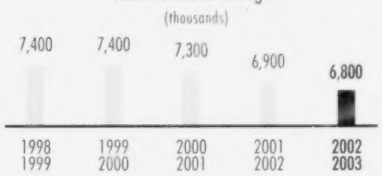
Since it was created, the Corporation revenue has constantly grown. Revenue increased from $2.7 million in 1998-1999 for a six month financial exercise, to $13.2 million for 2002-2003.

TOLL AT THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE

NUMBER OF TRANSITS
Infrastructures in the Montréal area



NUMBER OF TRANSITS
International Bridges



In terms of transit volume, the number of transits increased for the bridges in the Montréal area and decreased for the international bridges. In all, traffic has increased slightly over the past five years. It should be noted that the traffic data available for each of the years covers complete years since 1998, and not traffic since the subsidiaries were integrated in the FBCL.

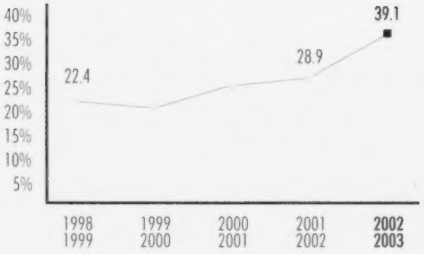
The parliamentary credits for operating expenses are used to finance the operating deficit of the bridges in the Montréal area, which do not collect tolls. The challenge is to optimize the management of all of the bridges managed by the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

Capital asset acquisitions totalled $61.6 million during the past fiscal year and $68.3 million in the previous year. Essentially, they were incurred to re-deck the Jacques Cartier Bridge. This project, which cost $127 million, was completed within the required time frame.

The Corporation has adopted a business approach in the management and operation of its bridges and continuously seeks new opportunities to increase revenues and reduce costs. This is reflected in its toll policy and in initiatives taken to reduce costs through contracting out service and efficiency measures. As well, the FBCL and subsidiary companies are identifying revenue-generating possibilities at each property following successful projects in Montréal. Market-driven commercial signage in Montréal will generate about $60 million over a 15-year contract; about 95% of these revenues will be reinvested at the Montréal bridges.

For budget management purposes, it is assumed that traffic, and therefore toll revenues, will increase slightly in 2003, compared with 2002. Such an increase is very dependent, however, upon both political and economic factors.

PORTION OF EXPENSES COVERED BY REVENUE



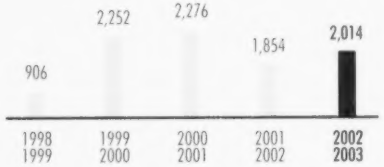
Expenses decreased significantly during the 2002-2003 financial year. This decrease is essentially a result of a decline in maintenance costs.

The FBCL is proud that it has been able to increase the portion of expenses covered by its revenue, namely from 22.4% in 1998-1999 to 28.9% in 2001-2002 and to 39.1% in 2002-2003.

Revenue analysis

OPERATING REVENUE FROM THE THOUSAND ISLANDS INTERNATIONAL BRIDGE

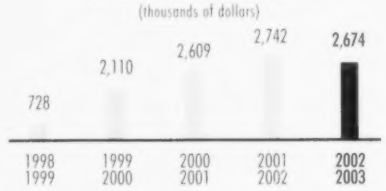
(thousands of dollars)



The operating revenue for the Thousand Islands International Bridge represents the share of the FBCL's net profit for operating the bridge. This revenue increased slightly over the past year.

LEASES AND LICENSES

(thousands of dollars)



After experiencing sustained growth, the income generated by leases and licenses, other than those for the Thousand Islands International Bridge, decreased slightly in 2002-2003. This is an indication that a ceiling has been reached and serious efforts must be made to try to increase this revenue.

The principal sources of revenue are the operating revenues of the Thousand Islands International Bridge, revenues from leases and licenses, and income from advertising and tolls.

Traffic crossings recovered more quickly than anticipated following the September 2001 events, especially commercial traffic. Moreover, the Thousand Island Bridge Authority modified its toll policy. It started to apply currency parity for tolls by increasing only those tolls paid in Canadian currency at the American tollbooth. Complete currency parity went into effect on February 1, 2003.

On March 1, 2002, the FBCL increased tolls for the Seaway International Bridge by 30%.

The increase in tolls and the recovery of lost traffic in the aftermath of the events of September 11, 2001, resulted in an increase in toll revenue. The FBCL plans to optimize the revenue earned from its structures.

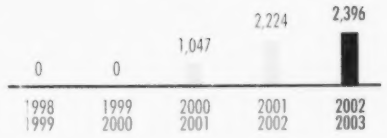
Since the toll bridge must be self-financing, it is crucial that it earns sufficient revenue to cover their expenses, including capital asset expenses. In this respect, the following factors exert a significant amount of pressure on the generation of revenue:

- The increase in customs controls following the events of September 11, 2001;
- The fact that 95% of the traffic using the Sault Ste. Marie International Bridge is not commercial traffic, but rather optional trips, causing prices to be very elastic.

The Sault Ste Marie International Bridge has experienced declining traffic in the past several years; although commercial traffic is staying fairly stable, it represents only 5% of the total traffic. Scenarios are being developed to identify appropriate toll adjustments and/or capital project deferrals needed to achieve self-sufficiency. Without action, the owners risk a deficit situation within about five years.

ADVERTISING

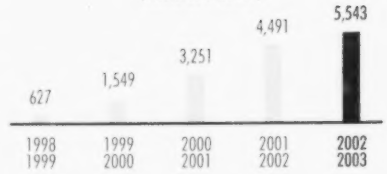
(thousands of dollars)



Revenue generated by advertising was slightly higher than that for the previous year. It was, however, double that earned for the 2000-2001 year. The FBCL plans to work on maximizing this type of revenue.

TOLLS

(thousands of dollars)



Currency parity was achieved with this increase, the first since 1991, and toll rates are now at or above those for other St. Lawrence River crossings. Nevertheless, more than 60% of users – members of the Mohawk community and those providing services to it – are exempt from tolls.

Analysis of expenses

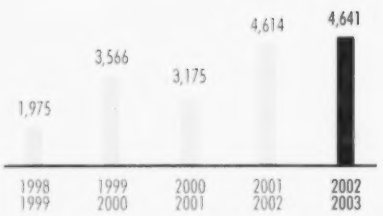
MAINTENANCE

(thousands of dollars)

Maintenance costs decreased significantly almost $10 million in 2002-2003. This reduction can be attributed primarily to a reduction in expenses incurred for the bridges in the Montréal area, where maintenance costs were $8.2 million less than for the previous year, as a result of the maintenance costs that were capitalized as part of the re-decking of the Jacques Cartier Bridge and other expenses that were deferred. In the future, maintenance expenses should be higher than for the past year, considering the age of the structures, the fact that they are over-used with respect to forecasts made when they were built and the use of corrosive abrasives in the winter.

OPERATIONS

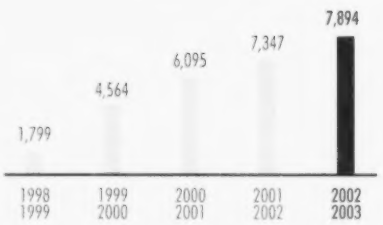
(thousands of dollars)



Operating costs concern the structures in the Montréal area. Operating costs have been stable following a contract signed with the Sûreté du Québec for police surveillance of the bridges. This contract is worth $3 million annually.

ADMINISTRATION

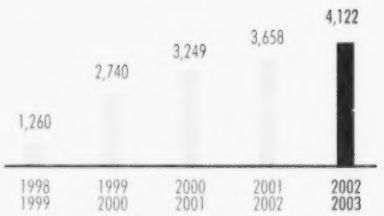
(thousands of dollars)



Administrative costs have been stable at approximately $7.5 million following the integration of the last subsidiary, which was acquired in October 2000. The FBCL plans to continue to control its overhead.

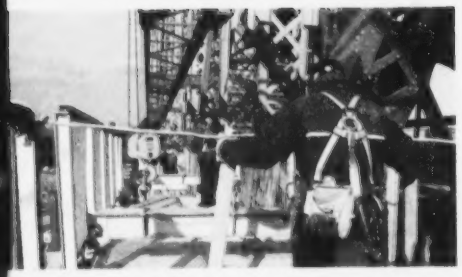
AMORTIZATION

(thousands of dollars)



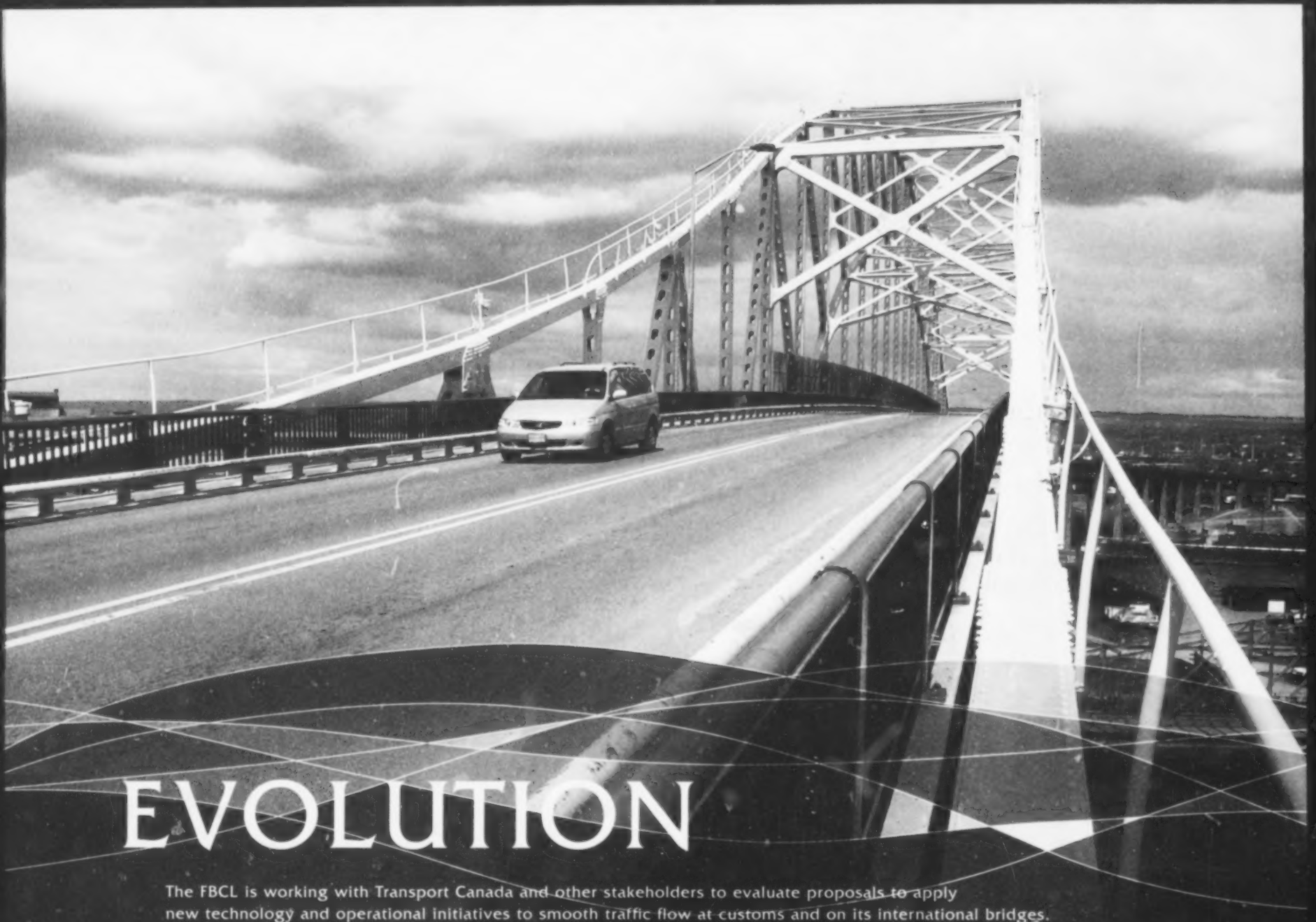
The increase in amortization costs can be attributed to the significant expenditures made for capital assets in recent years as well as the addition of new subsidiaries. The figures for 2002-2003 include the cost for amortizing the re-decking of the Jacques Cartier Bridge for a period of three months. This cost is $800,000. Without this item, the amortization cost for the year would have been lower than that for the previous year.

Cash flow



	1998 1999	1999 2000	2000 2001	2001 2002	**2002** **2003**
thousands of dollars					
Operating activities	2,586	2,376	894	2,578	**7,332**
Investment activities	4,288	(2,683)	(5,100)	(64,189)	**(61,628)**
Financing activities	2,925	267	9,515	66,134	**55,575**
Total	9,799	(40)	5,309	4,523	**1,279**

Cash flow from operations is still positive. The parliamentary credits for operating expenses are needed to ensure this. Moreover, the investment and financing activities for the last two years cover primarily the major Jacques Cartier Bridge deck replacement project, which cost $127 million. This expenditure was essentially incurred during this period.



EVOLUTION

The FBCL is working with Transport Canada and other stakeholders to evaluate proposals to apply new technology and operational initiatives to smooth traffic flow at customs and on its international bridges.

OUR CHALLENGES

Our challenges with respect to customer service

In an effort to find means to ensure fluid traffic flow on its structures, the FBCL will continue to play a role in the joint Canada-Quebec Steering Committee so as to contribute to studies concerning a light rail transit system in the Montréal metropolitan area.

Moreover, it will also serve as a member of the new Canada-Quebec Committee concerning the completion of Highway 30, where it will play an active role in the design and construction of two major bridges through a public/private partnership.

The FBCL will be mandated under an agreement with Québec's Ministère des Transports to monitor the work and to perform related quality audits.

Once completed, Highway 30 will:

- provide a continuous bypass highway route south of Montréal, from its intersection with Highway 20 at Sainte-Julie as far as the junction of Highways 20 and 540 at Vaudreuil-Dorion, and improve flow along Highways 10, 15, 20 and 40 in a more efficient road network;
- decrease the number of trucks (more than 2 million/year) on existing bridges, leading to a decrease in maintenance costs and extended life cycle of existing bridges;
- facilitate access to markets in Ontario, the central United States, Eastern Quebec and the Maritimes;
- reduce congestion on the Island of Montréal and the bridges linking it to the South Shore,
- reduce congestion problems on Highway 132, and thus help to reduce greenhouse gas emissions;
- allow direct and completely safe service to the major industrial parks and other growth centres on the South Shore, and reroute heavy vehicles and transportation of hazardous goods away from the towns and villages and other sensitive areas;
- respond to the needs expressed by residents, businesses, shippers and the transportation industry.

In Montréal, FBCL will finish replacing the old black and white cameras with colour cameras and thus modernize the surveillance system using fibre optics. The improvements made to the system should be operational during the Fall of 2003.

It will also continue with its contribution to a study on the additional traffic lane from Highway 401 to the border at the Thousand Islands Bridge.

The FBCL and its subsidiaries will continue to do planned work on the structures. Specifically, this work includes:

- Re-introducing the structure cleaning and painting program, in particular for the Jacques Cartier and Champlain bridges;
- Planning and preliminary studies for the re-decking of the Honoré Mercier Bridge (re-decking project worth $62.5 million planned for 2008);
- Repairs to the approaches to the Melocheville tunnel in its entirety and the lighting system ($3.2 million);
- Extension of the East Channel Bridge, following environmental assessments in order to improve the flow of truck traffic on the Thousand Islands International Bridge;
- Repairs at 30 to 40 locations on the bridge deck of the Seaway International Bridge in 2003-2004 and during the coming years. Regardless of the results of the environmental assessment, the FBCL should replace or repair the deck of the North Channel Bridge in about five years;
- Preparation of the design plan for moving the toll booth on the Seaway International Bridge;
- Assessment of various scenarios and options to recognize the 75th anniversary of the Jacques Cartier Bridge in 2005.

Security

For the FBCL, the safety of the people using its structures is a priority. The FBCL Risk Management Committee has identified the major risks to the operation of its assets. Emergency preparedness plans are reviewed and updated regularly by the subsidiaries.

At SIBC, security assessment recommendations will be reviewed and priorities set for their implementation. SIBC will also review its Emergency/Crisis Action Plan (ECAP) and participate in Local Area Emergency Planning meetings and exercises. SIBC also intends to participate in ECAP coordination meetings with other subsidiaries, harmonize the ECAP plan format and liaise with Transport Canada for future studies and funded security programs. Management that oversees FBCL interests in the Sault Ste. Marie Bridge also plans to carry out a similar security study.

Also, FBCL will maintain its agreement with Québec's Ministère des Transports to integrate the Corporation's ITS system into the department's Traffic Management Centre and continue providing the real-time messages related to congestion, construction or safety since this initiative has proven effective.

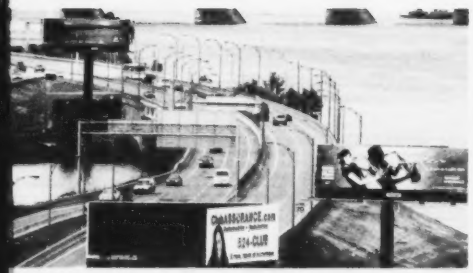
JCCBI will add cameras on its structures and take the necessary actions to follow up on recommendations stemming from the Transport Canada study on increasing security measures on federal bridges.

Toll booth on the Seaway International Bridge

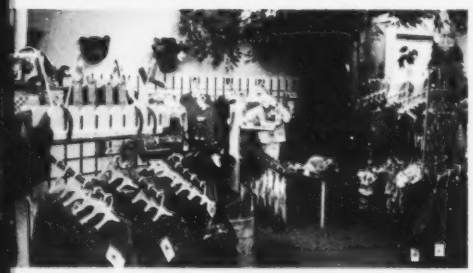
CHALLENGE

From now on, the Corporation will apply the exceptional expertise acquired with the deck replacement of the Jacque Cartier Bridge and apply it to similar upcoming projects such as the Honore Mercier bridge.

Our challenges with respect to financial resources



Bonaventure Expressway



Duty-free shop at the Thousand Islands International Bridge

The FBCL operates two types of structures: International bridges that generate toll revenues to offset operational and maintenance costs, and bridges in the Montréal region funded largely through parliamentary appropriations.

Search for financing for major re-decking projects

The greatest challenge faced by the FBCL concerns financing for major re-decking and construction projects.

In fact, in the case of the international bridges, the FBCL and its subsidiaries have no capital reserves in most cases and very little cash. Toll revenue is needed to cover operating and maintenance costs.

The Corporation intends to develop scenarios whereby self-sufficiency at all its toll bridges would be achieved over a period of twenty-five years. Based on preliminary work, Sault Ste. Marie will offer the greatest challenge, followed closely by the Seaway International Bridge Corporation where the Mohawks of Akwesasne have free passage on the bridge, leaving less than 40% of the travelling public to pay the entire cost of operating and maintaining the structures.

In addition to analyzing various self-financing scenarios, the FBCL intends to work with the Treasury Board, Transport Canada and the Department of Indian Affairs and Northern Development to identify measures to recover sums equivalent to the free transits granted to the Mohawk community (equivalent to 60% of the transits each year). If it manages to collect 100% of the tolls, the Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC) could cover its operating and maintenance costs as well as costs incurred for major work.

The FBCL and its subsidiary also plan to study various possible revenue solutions that could be generated through special Federal programs for international bridges and inter-border crossings.

Finally, in addition to encouraging all international crossings to maintain parity with their American counterparts, the FBCL and its subsidiary, the SIBC, will increase tolls every three years. The increases will be limited to the increase in the inflation rate, so as to maintain its competitive advantage and not be detrimental to users. Any additional erosion of the toll revenue base would be harmful to the SIBC's economic situation.

With respect to the structures in the Montréal area, the FBCL and its subsidiary will continue to search for innovative solutions to finance major repair work. In fact, the limited nature of public funds and the lack of toll revenue make recourse to alternative methods of financing essential. The success of the sale of advertising space clearly demonstrates the significant financial advantages of innovative solutions.

HONORÉ-MERCIER BRIDGE

Review of the binational agreements

SAULT STE. MARIE

The Board of the St. Mary's River Bridge Company (SMRBC) directed its appointees to the Joint International Bridge Authority (JIBA) to negotiate more acceptable terms for the intergovernmental agreement between the Company and the State of Michigan.

A major concern with the Agreement is the requirement for parity payments to be made to Michigan Department of Transportation for any expenditure made on Canada Customs or Immigration facilities. This requirement does not exist at any other international bridge in Canada. Canada Customs has served notice that it will require major improvements in approximately five years costing some $9 million ($18 million including the parity payment). No provision has been made for this in any budget forecast. Also, the agreement does not address the rights of the SMRBC as owner of the Canadian portion of this international bridge nor does it deal with obligations under deficit financing. A proposal will be brought to JIBA and MDOT in hopes of arriving at an amicable resolution. Transport Canada is fully involved in this process.

Failing to successfully negotiate more acceptable terms, the SMRBC will exercise the one-year termination clause contained in the agreement.

Our challenges with respect to preserving the environment

With Canada's decision to abide by the Kyoto Protocol, the Corporation's orientation in regards to environmental issues has been solidified.

The high-level north-channel span of the Seaway International Bridge will soon require major capital expenditures. Consultants retained to investigate the cost implications of maintaining the existing span versus replacing it with a low-level bridge confirm significant financial benefits associated with the latter option. A 15-month environmental assessment to examine the cost, benefits and impacts of each option is expected to be completed in 2003, pending resolution of concerns expressed by the Mohawk Council of Akwesasne. Many of these concerns are beyond the mandate of the Corporation and will involve government departments and agencies.

The environmental assessment undertaken at the Seaway International Bridge will serve as a model for future initiatives.

All subsidiary corporations prepared inventories of properties under their management and rated the condition of the properties using the Treasury Board of Canada's classification system. The next step is for the Corporation to set objectives in regards to its management of these properties.

Falcon nest on the Champlain Bridge

Our challenges with respect to promoting our expertise

Over the coming year, the FBCL will pursue four objectives with respect to promoting its expertise.

The FIRST OBJECTIVE is to ensure significant progress in negotiations with the National Capital Commission (NCC), and Public Works and Government Services Canada (PWGSC) concerning the repatriation of the management of the Ottawa River bridges. In collaboration with the National Capital Commission (NCC) and Public Works and Government Services Canada (PWGSC), the FBCL commissioned management and engineering due diligence studies to identify the capital and operating requirements for the five bridges over the Ottawa River in the National Capital Region. These studies addressed the ownership, financial management, and operations of the bridges and examined scenarios that could see ownership and financial management vested with the NCC and operations consolidated under the FBCL. The consultant has indicated that the overall annual savings to the government could be more than $200,000. Negotiations between the NCC, the FBCL and PWGSC are ongoing.

The SECOND OBJECTIVE consists in playing a key role within the Canada-Quebec Committee to complete Highway 30 through a public/private partnership.

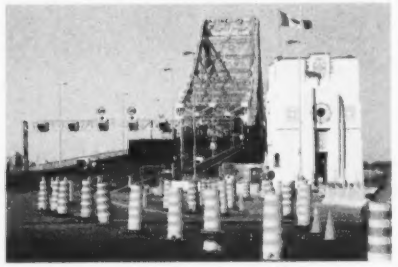
The THIRD OBJECTIVE involves continuing to develop opportunities for partnerships with Transport Canada and the Ontario Transportation Ministry for projects that will facilitate the transportation of merchandise between Canada and the United States.

The FOURTH OBJECTIVE involves continuing efforts to reduce costs and improve performance so as to reinforce our position as an essential and value added partner. Thus, working with its subsidiary corporations, the FBCL will continue to strive to become an industry leader in terms of standards and benchmarks for management, operation and maintenance of structures under its authority. Moreover, FBCL has identified a set of performance indicators that will allow it and its subsidiaries to better evaluate success in meeting various objectives. These include operations and maintenance factors, human resources, traffic measurement and client relations.

Taking into account the mission and vision of the Corporation, the initiative seeks to establish guidelines for ongoing operation, maintenance and construction activities to improve annual budgeting and long-term capital planning, and will be used to establish benchmarks to provide an indication of cost efficiency and best practices. The performance indicators developed will be implemented gradually in 2003-2004.

BRIDGES AND TRANSPORTATION INFRASTRUCTURES

Under control of the FBCL and its subsidiaries



The Jacques Cartier Bridge

Opened to traffic on May 14, 1930 and officially inaugurated on May 24, 1930, the Harbour Bridge was later renamed the Jacques Cartier Bridge in 1934 in tribute to the famous explorer who discovered Canada in 1534.

This steel bridge features a reinforced-concrete deck and spans the width of five traffic lanes. It stretches almost 3 kilometres in length and runs between Longueuil and Montréal. A lane sign system makes it possible to reverse the direction of the traffic in the centre lane to better accommodate motorists during the morning or evening rush hours.

The main cantilever-type span towers approximately 66 metres above the St. Lawrence River to allow ships to pass underneath to and from the Port of Montréal. The section crossing the Seaway is close to 49 metres over the canal.

Annual traffic on the Jacques Cartier Bridge is currently estimated at 44 million vehicles.

The Champlain Bridge and the Bonaventure Expressway

Opened on June 28, 1962, the Champlain Bridge is named after the explorer Samuel de Champlain who founded Québec City in 1608. The Bonaventure Expressway was opened on April 21, 1967 and constitutes one of the bridge's northern approaches.

The bridge links the municipalities of Brossard and Verdun and is about 3 kilometres long. It has six traffic lanes separated by a concrete dividing strip. The main span – also of cantilever type – is built of steel. It supports a steel orthotropic slab deck paved over with asphaltic concrete. There are approximately 49 metres of clearance between the bridge and the Seaway canal. The remaining portions of the bridge are constructed of prestressed concrete beams that form a prestressed concrete deck paved over with asphaltic concrete.

It is estimated that 49.1 million vehicles cross the Champlain Bridge every year, to which must be added 8 million public transit users.

The Champlain Bridge Ice Control Structure

The Champlain Bridge Ice Control Structure was built in 1965 to control ice flows. This structure runs parallel to, and about 305 metres upstream from the Champlain Bridge. It is about 2,043 metres in length and runs west to east, from Nuns' Island to the northern embankment of the St. Lawrence Seaway. This infrastructure is currently used as a bicycle path.

The Honoré-Mercier Bridge

This bridge, inaugurated on July 11, 1934, was named in honour of Honoré Mercier, Premier of Québec from 1887 to 1891. The bridge connects Ville LaSalle, on the island of Montreal, to the Mohawk reserve of Kahnawake, on the South Shore.

At first, the operation, maintenance and administration of the bridge fell entirely under Québec provincial jurisdiction. Between 1958 and 1959, however, during the construction of the St. Lawrence Seaway, the Seaway's administration supervised the work undertaken to raise the southern part of the bridge, in order that ship traffic might access the Seaway. The raised portion of the bridge thus fell under federal jurisdiction. In 1963, a twin bridge was built riverside in order to meet the ever-increasing demands of traffic.

The section of the bridge for which the Corporation is responsible is approximately 1.4 kilometre long. Its truss spans support a classic asphalt-paved concrete deck.

It is estimated that 28 million vehicles use the Honoré-Mercier Bridge each year.

The Melocheville Tunnel

The Melocheville Tunnel was built in 1956 as part of the construction of the Beauharnois Canal.

The tunnel passes directly under the Beauharnois Canal locks at Melocheville. It measures approximately 230 metres in length and provides access to one lane of traffic in either direction. About 4 million vehicles pass through the Melocheville Tunnel annually.

The Thousand Islands International Bridge

Opened in 1938 by Prime Minister MacKenzie King and President Franklin Roosevelt, the Thousand Islands International Bridge stretches 13.7 kilometres across the St. Lawrence River between Ivy Lea in Ontario and Collins Landing in upper New York State. It was built in sixteen months, an impressive accomplishment by any standard! It is operated and maintained jointly by Canada and the United States under an agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and The Thousand Islands Bridge Authority in the United States. Approximately 2.2 million vehicles cross the bridge every year.

The Sault Ste. Marie International Bridge

Opened in 1962, the Sault Ste. Marie International Bridge spans the St. Mary's River linking the twin cities of Sault Ste. Marie, Ontario, and Sault Ste. Marie, Michigan. It is the only fixed link crossing between the two countries within 1,000 kilometres, and it is an important trade route between key American and Canadian markets via Interstate 75 and the Trans Canada Highway.

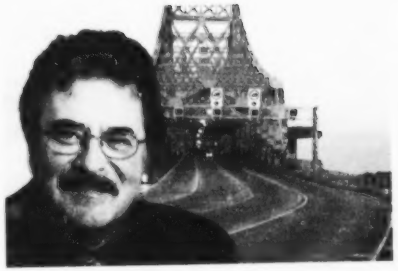
Approximately 2.1 million vehicles use it each year.

The Seaway International Bridge

Spanning the St. Lawrence Seaway from Cornwall, Ontario to the Mohawk Territory of Akwesasne and on to Rooseveltown, New York, the Seaway International Bridge is a high level structure that opened to traffic in 1962. It was built under the terms of an international agreement between Canada and the United States signed in 1957, and is operated as a joint venture by our subsidiary, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. under an agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and The Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

Over 2.5 million vehicles cross the bridge each year, much of it truck traffic, making it one of the most important trade links between Canada and the United States.

CORPORATE INFORMATION



Michel Fournier,
President and Chief Executive Officer

Sheila Tremblay, Director

Yvon Bourget, Director

THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED

Board of Directors

Michel Fournier, *President and Chief Executive Officer*
Sheila Tremblay, *Director*
Yvon Bourget, *Director*

Management

Norman B. Willans,
Legal Counsel and Secretary to the Board
Glen P. Carlin,
Vice-President, Engineering and Construction
André Girard,
Vice-President, Communications
Gérard Lalonde,
Director, Administrative Services, and Treasurer

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED

Board of Directors and Officers

Pursuant to the *Financial Administration Act*, the Board of Directors is responsible for the management of the business, activities and other affairs of the Corporation. The Management Committee, the Audit Committee, the Steering Committee for the Jacques Cartier Bridge deck replacement Project and the management team support it.

Board of Directors

Michel Fournier, *President*
Yvon Bourget, *Vice-President*
Sophie Joncas, *Director*
Clément Côté, *Director*
René Therrien, *Director*
Norman B. Willans, *Director*

Management Committee

René Therrien, *Chairperson*
Glen P. Carlin
Clément Côté

Officers and Senior Managers

Michel Fournier, *President*
Yvon Bourget, *Vice-President*
Glen P. Carlin, *General Manager*
Sylvie Lefebvre,
Counsel and Secretary of the Corporation
Nathalie Rhéaume,
Director, Finance and Administration
Guy Mailhot,
Director, Engineering
Denis Dauphinais,
Director, Construction and Project Management
Raymond Denault,
Director, Operations and Maintenance

Steering Committee for the Jacques Cartier Bridge Deck Replacement Project

Glen P. Carlin, *Chairperson*
Clément Côté
René Therrien

Audit Committee

René Therrien, *Chairperson*
Sophie Joncas
Clément Côté

FINANCIAL SUMMARY

in dollars	2003	2002
• OPERATING RESULTS		
Revenues		
Leases and licenses	704,173	801,522
Interest	179,990	125,107
Other	106,600	143,975
Expenses		
Maintenance	15,220,354	23,791,746
Operation	3,385,349	3,259,266
Administration	3,330,536	3,186,889
Amortization	2,615,644	2,112,153
Net loss before government funding	23,561,120	31,279,450
Parliamentary appropriation for operating expenditures	23,345,410	26,726,437
Amortization of deferred capital funding	971,746	214,349
Net income (loss)	756,036	(4,338,664)
• BALANCE SHEET		
Current assets	13,886,969	22,313,313
Current liabilities	7,899,487	20,285,302
Capital assets	135,889,704	80,713,363
Holdback	2,795,966	1,190,862
Employee future benefits	600,228	645,795
Deferred capital funding	126,749,358	72,146,489
Shareholder's equity	11,731,634	8,758,228
• FINANCIAL POSITION		
Operating activities	3,181,732	887,408
Investment activities	(55,574,615)	(66,133,563)
Financing activities	52,074,615	66,133,563
Increase (decrease of cash and cash equivalents)	(318,268)	4,387,408

THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION, LTD.

The Board of Directors

Sheila Tremblay, *President*
Albert S. Jacquez, *Vice-President*
Guy Berthiaume, *Vice-President*
Sal Pisani, *Vice-President*
Roger J. Forgues, *Director*
Edward Margosian, *Director*
John M. Kroon, *Director*
Gerald H. Johnston, *Director*

Officers

Sheila Tremblay, *President*
Albert S. Jacquez, *Vice-President*
Gerard Lalonde, *Treasurer*
Edward Margosian, *Assistant Treasurer*
Roger J. Forgues, *Assistant Treasurer*
Norman B. Willans, *General Counsel and Corporate Secretary*
Marc C. Owen, *Deputy General Counsel*
Hendrik H. Saaltink, *General Manager*

Audit Committee

John M. Kroon, *Chairman*
Edward Margosian
Roger J. Forgues

Management Committee

Sheila Tremblay
Sal Pisani
John M. Kroon

FINANCIAL SUMMARY

in dollars	2002	2001
• OPERATING RESULTS		
Revenues		
Tolls	3,767,639	2,766,972
Rentals	71,779	128,214
Investments	43,068	76,759
Others	68,799	53,785
Expenses		
Maintenance	1,373,567	1,480,263
Toll collection	727,716	670,801
Administration	695,893	686,037
Amortization	402,994	422,883
Net income	751,115	(234,254)
• BALANCE SHEET		
Current assets	2,459,864	1,347,252
Current liabilities	564,915	475,365
Capital assets	500,867	558,644
Deferred major repairs	433,874	662,154
Provision for employee future benefits	260,322	290,874
Capital stock and debentures payable	16,000	16,000
Due to venturers	2,553,368	1,785,811
• FINANCIAL POSITION		
Operating activities	1,278,018	83,632
Investment activities	(116,938)	(626,962)
Financing activities	16,442	26,180
Increase (decrease) of cash and cash equivalents	1,177,522	(517,150)

THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

Directors and Officers

James McIntyre, *President*
Alexander Harry, *Vice-President*
Robert Collins, *Director*
Gerald H. Johnston, *Director*
Allan Jackson, *Director*
Don Macgregor, *Director*
Mary Trbovich, *Director*
Helen Gillespie, *Director*
Lorie Bottos, *Secretary-Treasurer*

FINANCIAL SUMMARY

in dollars	2002	2001
• OPERATING RESULTS		
Revenues		
Tolls	3,446,188	3,141,716
Leases and licences	351,378	472,044
Investments	28,802	92,027
Others	–	263,810
Expenses		
Maintenance	1,038,702	861,562
Toll collection	881,988	980,256
Administration	616,752	432,491
Amortization	246,211	236,908
Net income	1,042,715	1,458,379
• BALANCE SHEET		
Current assets	2,636,793	4,669,287
Current liabilities	879,866	899,022
Capital assets	7,573,035	4,516,983
Capital stock	1,500	1,500
Retained earnings	9,328,462	8,285,747
• FINANCIAL POSITIONS		
Operating activities	1,210,376	1,551,968
Investment activities	(3,302,263)	255,911
Increase (decrease) of cash and cash equivalents	2,091,887	1,807,879

SUMMARY TABLE - FBCL

REVIEW SINCE INCORPORATION
For period ending on March 31

• FINANCIAL DATA *in thousands of dollars*	1999 *6 months*	2000 *12 months*	2001 *12 months*	2002 *12 months*	**2003** *12 months*
Revenues					
Thousand Islands Bridge operating revenue	906	2,252	2,276	1,854	**2,014**
Leases and licenses	728	2,110	3,656	4,966	**5,070**
Tolls	627	1,549	3,251	4,491	**5,543**
Interest	339	653	994	691	**541**
Other	113	195	122	89	**51**
	2,713	6,759	10,299	12,091	**13,219**
Expenses					
Maintenance	7,078	21,530	25,978	26,237	**17,148**
Operation	1,975	3,566	3,175	4,614	**4,640**
Administration	1,799	4,564	6,095	7,347	**7,894**
Amortization	1,260	2,740	3,249	3,658	**4,122**
	12,112	32,400	38,497	41,856	**33,804**
Loss before government funding	(9,399)	(25,641)	(28,198)	(29,765)	**(20,585)**
Parliamentary appropriation for operating expenses	9,628	25,168	27,966	26,726	**23,345**
Amortization of deferred capital funding	37	88	141	214	**972**
Non-controlling interest	–	–	(69)	(79)	**(97)**
Net income (loss)	266	(385)	(160)	(2,904)	**3,635**

FINANCIAL STATEMENTS

54 MANAGEMENT REPORT

55 AUDITOR'S REPORT

56 CONSOLIDATED BALANCE SHEET

60 NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

FINANCIAL STATEMENTS

54 MANAGEMENT REPORT
55 AUDITOR'S REPORT
56 CONSOLIDATED BALANCE SHEET
60 NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

MANAGEMENT REPORT

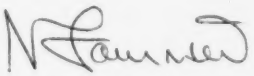
The accompanying consolidated financial statements of The Federal Bridge Corporation Limited and all information in this annual report are the responsibility of management and were approved by its Board of Directors.

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some estimates, which are based on management's best judgments. Information contained elsewhere in the annual report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

To meet management's responsibility and to assure the integrity and reliability of financial reporting, the Corporation maintains a system of internal controls, policies and procedures to provide reasonable assurance that assets are safeguarded, and that transactions and events are properly recorded.

The system of control is supplemented by an internal audit, which consists of periodic reviews of different aspects of the Corporation's operations. The external auditor has full and free access to the managers who have the responsibility for maintaining an adequate control system and assuring the quality of financial reporting.

The Auditor General of Canada is responsible for auditing the financial statements and for issuing her report thereon.



Michel Fournier
President and Chief Executive Officer

Ottawa, Canada
May 30, 2003

Office of the Auditor General of Canada
Bureau du vérificateur général du Canada

AUDITOR'S REPORT

To the MInister Transport

I have audited the consolidated balance sheet of The Federal Bridge Corporation Limited as at March 31, 2003 and the consolidated statements of operations and retained earnings, contributed capital and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted audit standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at March 31, 2003 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation and its wholly owned subsidiaries that have come to my notice during my audit of the consolidated financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act*, the *Canada Marine Act* and regulations, and the articles and by-laws of the Corporation and its wholly owned subsidiaries.

Sylvain Ricard, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 30, 2003

CONSOLIDATED BALANCE SHEET

As at March 31

in dollars	2003	2002
• **ASSETS**		
Current		
Cash and short-term deposits (Note 3)	**20,870,585**	19,591,676
Accounts receivable	**1,341,564**	1,957,841
Accrued interest receivable	**25,969**	9,129
Prepaid expenses	**562,665**	530,423
Due from Canada	**6,612,473**	13,735,416
	29,413,256	35,824,485
Long-term		
Long-term investments (Note 4)	**321,995**	317,046
Capital assets (Note 5)	**164,857,187**	107,325,028
	194,592,438	143,466,559
• **LIABILITIES**		
Current		
Accounts payable	**9,102,975**	17,641,899
Deferred revenue	**362,240**	368,418
	9,465,215	18,010,317
Holdback (Note 6)	**2,795,966**	1,190,862
Provision for employee future benefits	**897,010**	993,900
Deferred revenue	**–**	393,000
Deferred capital funding (Note 7)	**126,749,358**	72,146,489
Non-controlling interest	**569,101**	472,171
	131,011,435	75,196,422
	140,476,650	93,206,739
Commitments and contingencies (Notes 13 and 14)		
• **SHAREHOLDER'S EQUITY**		
Capital stock		
Authorized – Unlimited number of shares, without par value		
Issued and fully paid – 1 share	**1**	1
	53,664,378	53,443,116
Contributed capital	**451,409**	(3,183,297)
Retained earnings (accumulated deficit)	**54,115,788**	50,259,820
	194,592,438	143,466,559

Approved by the Board of Directors:

President and Chief Executive Officer

Director

*The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF OPERATIONS AND RETAINED EARNINGS

Year ended March 31

in dollars	2003	2002
• **REVENUES**		
Thousand Islands Bridge operating revenue (Note 8)	**2,014,257**	1,853,803
Leases and licenses	**5,069,659**	4,965,619
Tolls	**5,543,137**	4,491,072
Interest	**540,912**	691,096
Other	**51,333**	89,451
	13,219,298	12,091,041
• **EXPENSES**		
Maintenance	**17,147,826**	26,237,577
Operation	**4,640,829**	4,613,778
Administration	**7,894,369**	7,346,952
Amortization	**4,121,794**	3,658,254
	33,804,818	41,856,561
Loss before government funding	**(20,585,520)**	(29,765,520)
Parliamentary appropriation for operating expenses	**23,345,410**	26,726,437
Amortization of deferred capital funding (Note 7)	**971,746**	214,349
Non-controlling interest	**(96,930)**	(79,711)
NET EARNINGS (LOSS)	**3,634,706**	(2,904,445)
Accumulated deficit, beginning of year	**(3,183,297)**	(278,852)
Retained earnings (accumulated deficit), end of year	**451,409**	(3,183,297)

*The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL

Year ended March 31

in dollars	**2003**	2002
Balance, beginning of year	**53,443,116**	53,443,116
Transfer of lands from Minister of Transport (Note 10)	**221,262**	–
Balance, end of year	**53,664,378**	53,443,116

*The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

Year ended March 31

in dollars	2003	2002
• **CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES**		
Net earnings (loss)	**3,634,706**	(2,904,445)
Non-cash items		
Amortization of capital assets	**4,121,794**	3,658,254
Loss on disposal of capital assets	**190,659**	–
Amortization of deferred capital funding	**(971,746)**	(214,349)
Increase (decrease) in provision for employee future benefits	**(96,890)**	34,314
Amortization of deferred revenue	**(399,178)**	(2,284,426)
Non-controlling interest	**96,930**	79,711
Changes in holdback	**1,605,104**	1,190,862
Changes in working capital items (Note 11)	**(848,786)**	3,018,938
Cash flows from operating activities	**7,332,593**	2,578,859
• **CASH FLOWS FROM INVESTMENT ACTIVITIES**		
Decrease (increase) in advance to co-venturer	**(4,949)**	10,564
Long-term investments	**–**	4,147,808
Acquisition of capital assets	**(61,646,341)**	(68,347,291)
Disposal of capital assets	**22,991**	–
Cash flows used in investment activities	**(61,628,299)**	(64,188,919)
• **CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES**		
Increase in deferred capital funding and cash flows from financing	**55,574,615**	66,133,563
• **NET INCREASE FOR THE YEAR**		
Cash and term deposits, beginning of year	**1,278,909**	4,523,503
Cash and term deposits, end of year	**19,591,676**	15,068,173
	20,870,585	19,591,676

*The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

As at March 31

1. AUTHORITY AND ACTIVITIES

The Federal Bridge Corporation Limited, incorporated on September 2, 1998 under the *Canada Business Corporations Act*, is a Crown corporation under Schedule III Part I of the *Financial Administration Act* and is not subject to the provisions of the *Income Tax Act*.

In accordance with a directive issued by the Minister of Transport under the *Canada Marine Act*, the St. Lawrence Seaway Authority transferred its assets on October 1, 1998. Specifically, the responsibility for The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, for The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., and for the operations of the Thousand Islands Bridge were transferred to The Federal Bridge Corporation Limited. The responsibility for the Melocheville Tunnel and the Mercier Bridge were transferred to the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated.

On October 17, 2000, the Federal Bridge Corporation Limited acquired 91.33% of the outstanding voting and participating shares of The St. Mary's River Bridge Company from the Province of Ontario for $1,370.

The Corporation's primary activities involve the management and operation of bridges, installations and other assets. Moreover, the Corporation may acquire land and build structures or other assets and acquire shares or interests in any other bridge management corporation.

The subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, depends on the Federal Government for its funding. The Federal Bridge Corporation Limited and its subsidiary, The St. Mary's River Bridge Company, and its joint venture, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., are self financed by using their own operating income.

2. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

a) Basis of consolidation

The consolidated financial statements include the accounts of The Federal Bridge Corporation Limited, its wholly-owned subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, the 91.33% owned subsidiary, The St. Mary's River Bridge Company and its proportionate share (50%) of its interest in its joint venture, The Seaway International Bridge Corporation Ltd. The consolidated operations for the 2003 year include the results of all companies for the period from April, 1 2002 to March 31, 2003 (from April 1, 2001 to March 31, 2002 in 2002).

b) Parliamentary appropriations

The parliamentary appropriation, which the subsidiary The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated uses to offset the excess of its operating expenses over its operating revenues, is shown on the statement of operations and retained earnings. The amount of the parliamentary appropriation is based primarily on the operating cash flow requirements of the subsidiary.

The portion of the parliamentary appropriation used by the subsidiary to finance the acquisition of amortizable capital assets is accounted for as deferred capital funding on the balance sheet and amortized on the same basis as the related capital assets. Any portion used to finance the acquisition of non-amortizable capital assets is recorded as contributed capital.

Parliamentary appropriations that the subsidiary is entitled to but which are not received by year-end are shown as an amount due from Canada.

c) Capital assets and amortization

Capital assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which extend the useful service lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred.

Capital assets acquired from Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations are accounted for at the transferor's carrying amount with the consideration shown in contributed capital.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful service lives of the assets at the following rates:

• Bridges	2% - 5%
• Remedial works	5% - 10%
• Deferred major repairs	10%
• Vehicles and equipment	3% - 33%
• Buildings	2% - 20%

Amounts included in projects in progress are transferred to the appropriate capital asset classification upon completion and are then amortized according to the Corporation's policy.

d) Deferred revenue

Deferred revenue is comprised of leases, licenses and the sale of toll tickets, for which services have not been rendered, are deferred and accounted for as services are provided.

e) Employee future benefits

Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Corporation recognizes the cost of future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

f) Pension plan

All employees of the subsidiary The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and the joint venture, The Seaway International Bridge Corporation Ltd participate in the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. The Corporation's contribution to the plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the subsidiary and the joint venture and are charged to operations on a current basis. The subsidiary and the joint venture are not currently required to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Employees of the Federal Bridge Corporation Limited are covered by a defined contribution private pension plan and the cost of this plan is shared by the employees and the Corporation.

Contributions in respect of current services are expensed when paid and represent the total pension obligation of the Corporation. The terms of payment of past service contributions are set by the application purchase conditions, generally over the number of years of services remaining prior to retirement.

g) Measurement uncertainty

The preparation of financial statements in accordance with generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities at the date of financial statements and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Employee future benefits, accrued liabilities for major maintenance repairs and estimates pertaining to claims received from suppliers are the most significant items where estimates are used. Actual results could differ from those estimates.

3. CASH AND TERM DEPOSITS

The Corporation invests in the short-term money market. The short-term investments are mainly composed of Canadian Treasury bills, guaranteed debentures and term deposits. The overall portfolio yield as at March 31, 2003 was 2.97% (2002 - 2,54%). On average, the term to maturity is 153 days.

The fair value of the short-term deposits approximates the book value due to their impending maturity.

4. ADVANCE TO CO-VENTURER

This account represents the excess of the contribution required by The Federal Bridge Corporation Limited in its joint venture.

The advance bears interest monthly at the average one-year Treasury bill rate and has no repayment terms. As at March 31, 2003, its carrying amount approximated its fair value.

5. CAPITAL ASSETS

	cost	accumulated amortization	net	net
in dollars		2003		2002
• Land	4,562,206	–	4,562,206	4,340,944
• Bridges	273,010,121	120,280,663	152,729,458	23,756,294
• Vehicles and equipment	7,410,493	3,654,749	3,755,744	3,791,396
• Buildings	5,496,830	2,521,446	2,975,384	2,900,547
• Deferred major repairs	1,109,142	920,740	183,402	144,824
• Remedial works	48,917	29,696	19,221	20,473
• Projects in progress	626,772	–	626,772	72,370,550
	292,264,481	127,407,294	164,857,187	107,325,028

The cost of the Bonaventure Autoroute, the initial cost of the Jacques Cartier Bridge and the initial cost of the Canadian portion of the Sault Ste. Marie Bridge are fully amortized.

6. HOLDBACK

The Corporation temporarily retains an amount on the total of the sums due to a contractor to guarantee the good execution in work computed. The guarantee period is five years falling due in October 2007. The contractor has rights to simple interest of 2% and 2.73% on the amount retained, payable annually as from December 2003. The Corporation will pay the holdback (from which will be deducted any amount the contractor might owe to the Corporation pursuant to the contractual warranty clauses) after the expiry of the period of guarantee.

7. DEFERRED CAPITAL FUNDING

in dollars	**2003**	2002
Balance, beginning of year	**72,146,489**	6,227,275
Parliamentary appropriation to finance the acquisition of amortizable capital assets	**55,574,615**	66,133,563
Amortization	**(971,746)**	(214,349)
Balance, end of year	**126,749,358**	72,146,489

8. THOUSAND ISLANDS BRIDGE OPERATING REVENUE

This represents the Corporation's share of the net income from operations of the Canadian portion of the Thousand Islands Bridge in accordance with a management agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and the Thousand Islands Bridge Authority.

9. PENSION PLAN

The pension expense for all plans for the year is $357,484 (2002 - $264,902).

10. TRANSFER OF LANDS FROM MINISTER OF TRANSPORT

Four parcels of land located on the Kahnawake Reserve and three parcels of land located in the town of Melocheville were transferred gratuitously from the Minister of Transport to the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated on June 27, 2002. As of that date, the estimated net book value of these lands was $221,262.

11. INFORMATION INCLUDED IN THE STATEMENT OF CASH FLOWS

The changes in working capital items are detailed as follows:

in dollars	**2003**	2002
Accounts receivable	**616,277**	(279,004)
Accrued interest receivable	**(16,840)**	200,004
Prepaid expenses	**(32,242)**	331,920
Due from Canada	**7,122,943**	(5,073,224)
Accounts payable	**(8,538,924)**	7,839,242
	(848,786)	3,018,938

12. RELATED PARTY TRANSACTIONS

In addition to those related party transactions disclosed elsewhere in these financial statements, the Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business.

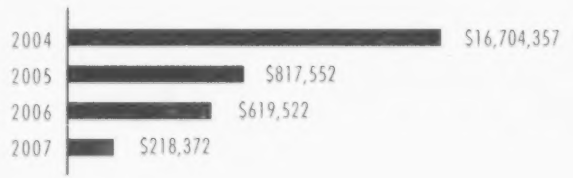
13. COMMITMENTS

a) Operation

The minimum amount which will be paid in future years under an agreement for police services ending on June 30, 2005, is $3.1 million on an annual basis. This agreement is renewable at term unless notice to the contrary from one party.

b) Suppliers

The Corporation has commitments principally for maintenance contracts, supply contracts, professional services and rental agreements for an amount of $18,359,803 until 2007. Minimum payments over the next years are as follows:



14. CONTINGENCIES

a) In the normal course of its activities, the Corporation is the claimant or defendant or is in involved in certain pending claims or lawsuits. It is the opinion of management that these claims or lawsuits will not result in any material liabilities to the Corporation. No provision has been taken in this regard.

b) It may be necessary to decontaminate some of the Corporation's properties. To date, the Corporation has been unable to determine the related costs as it has not assessed the extent of contamination on all of its properties. The costs for environmental assessments and decontamination work are accounted for in the year during which the work is performed.

15. MAJOR REHABILITATION WORK

In its endeavour to fulfill its mission, the Corporation must undertake major rehabilitation works on the roadway deck of the Jacques Cartier Bridge. On October 12, 2000, the Corporation awarded a design-construction contract for the deck replacement on the bridge. Construction on the bridge has been completed on October 15, 2002. The total cost of the project, including direct and indirect costs, is $128 million, of which $127 million was capitalized as at March 31, 2003.

16. FAIR VALUE OF FINANCIAL INSTRUMENTS

The carrying amount of cash, term deposits, accounts receivable, amount due from Canada and accounts payable approximate their fair value given their short-term maturity. There is no concentration of accounts receivable and accordingly, the credit risk is low.

17. COMPARATIVE FIGURES

Certain comparative figures have been reclassified to conform with the presentation adopted in the current year.

ADDRESSES

THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED

55, Metcalfe Street, Suite 1210
Ottawa, Ontario K1P 6L5

T: (613) 993-6880
F: (613) 993-6945
www.federalbridge.ca
andre.girard@federalbridge.ca

THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED

1111, Saint-Charles Street West
West Tower, Suite 600
Longueuil, Québec J4K 5G7

T: (450) 651-8771
F: (450) 677-6912
www.pjcci.ca

THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION, LTD.

P.O. Box 836, Cornwall
Ontario K6H 5T7

T: (613) 932-5113
F: (613) 932-9086
www.sibc.ca
hsaaltink@sibc.ca

THE THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY

P.O. Box 10
Lansdowne
Ontario K0E 1L0

T: (315) 482-2501
F: (315) 482-5925
www.tibridge.com

THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

P.O. Box 580
Sault Ste. Marie
Ontario P6A 5N1

T: (705) 759-5400
F: (705) 759-5405

CREDITS

GRAPHIC DESIGN AND PRODUCTION : Interpôles inc.
WRITTEN BY : Raymond Chabot Grant Thornton
TRANSLATION : Services d'édition Guy Connolly
PHOTOGRAPHIE :
Marina Anakhatounian
Germain Cardinal : photos of Jacques Cartier Bridge deck replacement
Brian Tremblay : photos of the Sault Ste. Marie International Bridge

Printed in Canada

RAPPORT ANNUEL 2002-2003

La Société des ponts fédéraux Limitée / The Federal Bridge Corporation Limited

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE
LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE
LA ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

Canada

En reconnaissance des méthodes de construction innovatrices utilisées, le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier a reçu plusieurs prix de reconnaissance au cours des derniers mois :

1

2

3

4

5

Guy Mailhot, directeur de l'ingénierie à PJCCI et Bernard Breault, ingénieur principal chez SNC-Lavalin ont reçu de l'American Concrete Institute, section du Québec et de l'est de l'Ontario et l'Association canadienne du ciment le Prix Mérite 2002, en reconnaissance de leur contribution technique au projet.

Dans le cadre de la 3e édition des prix Armatura, sous le thème «La fierté des bâtisseurs, 30 ans d'innovation» l'Institut d'acier et d'armature du Québec a remis à Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée ainsi qu'à Le groupement SNDB le prix Armatura, catégorie Génie civil pour les travaux de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier.

Les prix Armatura célèbrent la place prépondérante du béton armé dans la construction moderne autre que le secteur résidentiel unifamilial.

De gauche à droite, Glen Carlin, directeur général de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, Normand Morin, vice-président de SNC-Lavalin et Michel Fournier, président la Société des ponts fédéraux.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée ainsi que SNC-Lavalin Inc. se sont mérités un « Léonard » dans la catégorie Infrastructures de transport pour les travaux de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier.

TABLE DES MATIERES

1	LETTRE AU MINISTRE
2	MESSAGE DU PRÉSIDENT
4	PROFIL ET HISTORIQUE
7	NOTRE ORGANISATION
11	NOS CLIENTS
12	NOS PARTENAIRES
15	COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION 2002-2003
31	FAITS SAILLANTS FINANCIERS
37	NOS DÉFIS
53	ÉTATS FINANCIERS

CI-DESSUS :

1 > Prix Armatura

2 > L'Association des ingénieurs-conseils du Québec profitait de la semaine nationale du génie (SNG), célébration nationale de l'excellence en ingénierie, pour lancer sa première édition des « Grands Prix du génie-conseil québécois ».

3 > Le prix Arcus remis annuellement par l'Association du béton du Québec.

4 > Prix Mérite 2002: l'American Concrete Institute, section du Québec et de l'est de l'Ontario

5 > Le prix d'excellence international 2003 PCI Design Award est remis par la Precast/Prestressed Concrete Institute de Chicago. Le projet du tablier a gagné dans la catégorie du meilleur projet de remplacement de tablier d'un pont, en compétition avec plusieurs structures aux États-Unis, au Mexique et au Canada.

En reconnaissance des méthodes de construction innovatrices utilisées, le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier a reçu plusieurs prix de reconnaissance au cours des derniers mois :

1

2

3

4

5

Guy Maltbat, directeur de l'ingénierie à PJCCI et Bernard Brault, ingénieur principal chez SNC-Lavalin ont reçu de l'American Concrete Institute, section du Québec et de l'est de l'Ontario et l'Association canadienne du ciment le Prix Mérite 2002, en reconnaissance de leur contribution technique au projet.

Dans le cadre de la 3e édition des prix Armaturo, sous le thème «La fierté des bâtisseurs: 30 ans d'innovations», l'Institut d'acier et d'armature du Québec a remis à Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée ainsi qu'à La groupement SNDB le prix Armaturo, catégorie Génie civil pour les travaux de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier.

Les prix Armaturo célèbrent la place prépondérante du béton armé dans la construction moderne outre que le secteur résidentiel unifamilial.

De gauche à droite, Glen Carlin, directeur général de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, Normand Morin, vice-président de SNC-Lavalin et Michel Fournier, président la Société des ponts fédéraux.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée ainsi que SNC-Lavalin Inc. se sont mérités un « Léonard » dans la catégorie Infrastructures de transport pour les travaux de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier.

TABLE DES MATIÈRES

1 LETTRE AU MINISTRE
2 MESSAGE DU PRÉSIDENT
4 PROFIL ET HISTORIQUE
7 NOTRE ORGANISATION

CI-DESSUS :
1 > Prix Armaturo

2 > L'Association des ingénieurs-conseils du Québec profitait de la semaine nationale du génie (SNG), célébration nationale de l'excellence en ingénierie, pour lancer sa première édition des « Grands Prix du génie-conseil québécois ».

3 > Le prix Arcus remis annuellement par l'Association du béton du Québec.

La Société des ponts fédéraux Limitée / The Federal Bridge Corporation Limited

Le 30 juin 2003

L'Honorable David Collenette, C.P., député
Ministre des Transports
330, rue Sparks
Tour C, Place de Ville
29e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous présenter, conformément aux dispositions de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le rapport annuel de La Société des ponts fédéraux Limitée pour l'exercice terminé le 31 mars 2003.

Ce rapport contient également les états financiers de la Société, vérifiés par la vérificatrice générale du Canada.

À des fins d'économie, ce rapport comprend également les rapports annuels de nos filiales, soit La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et la St. Mary's River Bridge Company.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.

Le président-directeur général,

Michel Fournier

Canada

MESSAGE DU PRÉSIDENT

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) et ses filiales ont œuvré sur plusieurs fronts, tant au pays qu'à l'étranger, au cours de 2002-2003. Ensemble, nous avons fait des gains de rendement en nous occupant des opérations et du maintien des biens fédéraux dont nous sommes responsables et nous sommes efforcés d'améliorer notre prestation de services aux clients. Plus de 142,1 millions de passages de véhicules sont enregistrés chaque année dans la seule région métropolitaine de Montréal; le pont international de Sault Ste. Marie, le pont international de la Voie maritime et le pont international des Mille-Îles arrivent, respectivement, au sixième, septième et huitième rang des ponts à péage internationaux les plus achalandés entre le Canada et les États-Unis. Le rôle et la contribution de nos infrastructures dans l'économie nord-américaine et le transport commercial et en commun dans la région de Montréal sont importants.

Le projet de 127 millions de dollars entrepris par notre filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), pour la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier s'est achevé en novembre 2002, dans les délais prévus de deux ans. L'un des principaux objectifs du projet était de maintenir le flux de circulation et un taux élevé de satisfaction chez les usagers pendant l'exécution des travaux de construction. Les méthodes de construction utilisées, notamment la préfabrication hors chantier des panneaux du tablier et leur installation en dehors des heures de pointe, ont établi de nouvelles normes dans l'industrie pour ce type de projet. La consultation, la communication et la coordination entre les intervenants ont permis d'atteindre les objectifs, en particulier ceux qui étaient reliés aux besoins des clients.

Le 6 mars, les autorités des gouvernements fédéral et provincial ont annoncé leur engagement respectif d'achever la construction de l'autoroute 30 entre Candiac et Vaudreuil-Dorion d'ici 2009. L'autoroute 30 améliorera grandement le flux commercial interprovincial et international à Montréal. Dans un tel contexte, on fera appel à l'expertise de la SPFL pour établir les paramètres de la planification, de la conception, de l'exécution et de la supervision des travaux de construction pour les deux nouveaux ponts qui enjamberont le fleuve Saint-Laurent et la Voie maritime du Saint-Laurent. Plus précisément, la SPFL aura le mandat, en vertu d'un accord avec le ministère des Transports du Québec, de surveiller les travaux et d'effectuer les audits qualité correspondants.

La participation à l'étude sur le train léger sur rail dans la région de Montréal se poursuit grâce à la représentation de la SPFL au comité directeur conjoint Canada-Québec qui veille à l'administration des 14 millions de dollars pour les études de faisabilité par l'Agence métropolitaine de transport du gouvernement provincial.

En 2002, la SPFL et les PJCCI ont participé à un groupe qui s'est penché sur le suicide sur le pont Jacques-Cartier à Montréal. À l'automne 2002, la SPFL a fait savoir publiquement qu'elle effectuera une étude visant à évaluer des barrières protectrices sur le pont Jacques-Cartier. Les coûts, l'esthétisme et l'efficacité de divers types de barrières protectrices pour les piétons pouvant prévenir les suicides et les tentatives de suicide figurent parmi les considérations de l'étude.

En 2002, la SPFL a investi plus de 2 millions de dollars dans l'installation d'un nouveau réseau de communication faisant appel à la technologie des fibres optiques pour le système de surveillance par télévision en circuit fermé aux ponts Champlain et Jacques-Cartier. Cet investissement fait partie des Systèmes intelligents de transport (SIT) visant à améliorer le déplacement des véhicules.

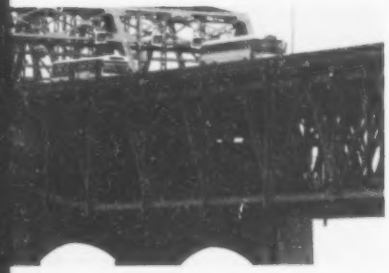
L'achalandage sur le pont international de la Voie maritime et sur le pont international des Mille-Îles a repris plus rapidement que prévu à la suite des événements tragiques du 11 septembre 2001 et des mesures extraordinaires qui ont suivi rapidement. Cependant, le débit de circulation et les temps de contrôle plus longs sont responsables des retards de traitement qui ont des répercussions négatives sur le commerce. Les autorités canadiennes et américaines doivent répondre à de nouveaux impératifs en matière de sécurité à la frontière, le commerce international, le tourisme et l'efficacité de la circulation étant des considérations majeures dans l'atteinte des objectifs nationaux. La SPFL travaille en collaboration avec Transports Canada, l'Agence des douanes et du revenu du Canada, les agences des États et du gouvernement américains et l'administration des ponts afin d'évaluer les propositions de recours aux nouvelles technologies et à des initiatives en ce qui a trait aux opérations pour améliorer le débit de circulation.

Le comité de gestion des risques de la SPFL a déterminé les principaux risques liés à l'opération de ses biens. Dans les filiales, les plans de préparation aux situations d'urgence sont révisés et mis à jour au besoin.

Un relevé de vérification de l'état du pont international de la Voie maritime en 2001 a révélé la nécessité de remplacer le tablier d'ici 5 à 10 ans et de prévoir des coûts d'entretien élevés d'ici là. En fait, la CPIVM effectue chaque année une inspection et des réparations de sécurité sur le tablier nord du pont. Les coûts d'entretien de la structure existante rendent la travée basse proposée de plus en plus intéressante. Une évaluation environnementale commencée en 2002 s'avère le premier pas vers le remplacement de la structure.

La Société a défini une série d'indicateurs de rendement qui seront mis en œuvre en 2003. La consolidation des opérations pourra permettre de réduire davantage les coûts et d'améliorer l'efficacité opérationnelle. À cet égard, l'expertise technique et en gestion des installations à l'interne qui s'améliore sans cesse fournit à la SPFL des occasions de participer à la gestion et à l'entretien d'autres structures. La SPFL s'entretient actuellement avec la Commission de la capitale nationale et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada à propos de la possibilité que la SPFL voie à la gestion et à l'entretien des cinq ponts qui enjambent la rivière des Outaouais dans la région de la capitale nationale.

Au total, toutes les structures de la SPFL reçoivent des déplacements annuels de véhicules estimés à plus de 148,9 millions et 8 millions d'usagers du transport en commun urbain. Derrière chaque projet de la SPFL, de ses filiales et de chacun de ses employés, il y a l'engagement continu à mettre au service de ses clients toute l'étendue de leurs compétences.



PROFIL ET HISTORIQUE

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est une société d'État constituée en 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* pour exploiter les ponts et les voies publiques qui relevaient auparavant de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Les statuts constitutifs de la SPFL prévoient qu 'elle peut assumer la responsabilité d'autres ponts et d'autres ouvrages de transport si le gouverneur en conseil l'ordonne. Ainsi, depuis 1998, d'autres actifs se sont ajoutés aux responsabilités de la Société.

La SPFL gère deux catégories d'actifs. Dans le premier cas, il s'agit d'actifs qui s'autofinancent au moyen de la perception de péages et dans le second cas, d'actifs dont l'exploitation est financée par le gouvernement.

Parmi les actifs qui s'autofinancent, mentionnons le pont international des Mille-Îles, le pont international de la voie maritime à Cornwall et le pont international de Sault Ste. Marie. Tous les actifs de la SPFL sont exploités par ses filiales ou dans le cadre de partenariats. Le pont international des Mille-Îles, le pont international de la voie maritime situé à Cornwall et le pont international de Sault Ste. Marie constituent nos traversées internationales.

Au nombre des actifs dont l'exploitation est financée par le gouvernement, mentionnons les ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'Estacade du pont Champlain, l'autoroute Bonaventure et une partie de l'autoroute 15, la section fédérale du pont Honoré-Mercier et le tunnel de Melocheville, tous situés dans la région de Montréal.

HISTORIQUE

En 2005, la Société célébrera le 75e anniversaire du pont Jacques-Cartier.

VISION

La SPFL poursuivra son travail efficace et de qualité afin de renforcer la perception de partenaire incontournable auprès de l'ensemble des propriétaires d'infrastructures au Canada.

NOTRE ORGANISATION

La structure corporative peut être illustrée de la façon suivante :

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE (Société d'État mère)

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

- Pont Jacques-Cartier
- Pont Champlain
- Estacade du pont Champlain
- Autoroute Bonaventure
- Pont Honoré-Mercier (extension du sud)
- Tunnel de Melocheville

CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME LTÉE

- Pont international de la Voie maritime

ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

- Pont international de Sault Ste. Marie (en vertu d'un accord)

THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY

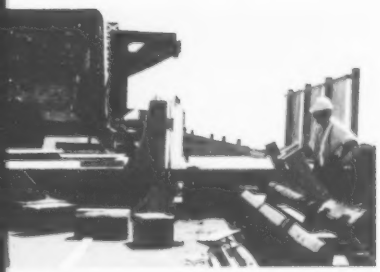
- Portée canadienne (en vertu d'un accord)

La Société des ponts fédéraux Limitée a été incorporée en 1998 pour assumer les responsabilités de gestion non liées à la navigation de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Il s'agissait des biens de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et, en coentreprise avec ses partenaires américains, de la Corporation du pont international de la Voie maritime Ltée dont les actions ont été transférées à la SPFL. Simultanément, la SPFL s'occupait de la gestion de la portion canadienne du pont international des Mille-Îles. En 2000, la SPFL a acquis la moitié canadienne du pont international de Sault Ste. Marie et une représentation à la Joint International Bridge Authority.

Depuis le 1er octobre 1998, la responsabilité de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de la Corporation du pont international de la Voie maritime Ltée ainsi que des activités du pont des Mille-Îles appartient à La Société des ponts fédéraux Limitée. Le pont des Mille-Îles est exploité et entretenu conjointement à parts égales par le Canada et les États-Unis, en vertu d'un accord entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la Thousand Islands Bridge Authority.

En octobre 2000, La Société des ponts fédéraux Limitée a acquis de la province de l'Ontario 91,33 % des actions votantes et participantes en circulation de la société St. Mary's River Bridge Company.

La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, dépend du gouvernement du Canada pour son financement. La Société des ponts fédéraux Limitée et sa filiale, St. Mary's River Bridge Company, ainsi que sa coentreprise, La Corporation du pont international de la Voie maritime Limitée, s'autofinancent à même leurs propres revenus d'exploitation.



Notre vision

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) vise à être reconnue comme un partenaire incontournable et à valeur ajoutée en matière de gestion, de construction et d'exploitation de ponts et d'infrastructures routières au Canada.

La qualité du travail effectué depuis 1998 a permis à la SPFL de mériter cette reconnaissance de la part du ministère des Transports du Québec (MTQ). En effet, dans le cadre du projet de l'autoroute 30 au Québec, le MTQ fera appel à l'expertise de la SPFL pour établir les paramètres de la planification, de la conception, de l'exécution et de la supervision des travaux de construction pour les ponts qui enjamberont le fleuve Saint-Laurent et la Voie maritime du Saint-Laurent. En particulier, la SPFL aura le mandat, en vertu d'un accord avec le gestionnaire du projet, de surveiller les travaux et d'effectuer les audits qualité correspondants.

La SPFL poursuivra son travail efficace et de qualité afin de renforcer la perception de partenaire incontournable auprès de l'ensemble des propriétaires d'infrastructures au Canada.

Notre mission

Faisant partie intégrante de l'activité économique du Canada, La Société des ponts fédéraux Limitée et ses filiales ont pour mission de gérer, d'exploiter et d'entretenir les ponts et l'infrastructure de voirie qui relèvent de leur compétence afin de fournir aux usagers un transport sécuritaire, fiable et efficace.

Pour atteindre un tel but, la Société et ses filiales appliquent de saines pratiques de gestion et des politiques respectueuses de l'environnement, et s'assurent que leurs méthodes de communication visuelle donnent une représentation favorable des activités du gouvernement du Canada.

La Société canadienne de génie civil a rendu hommage à Gleu Lortie, directeur-général de PICEF en reconnaissance de son importante contribution à la profession.

Nos valeurs

Afin de réaliser la mission de la SPFL, la direction et le personnel de la Société basent leurs décisions, leurs choix et leurs actions sur quatre valeurs principales :

TRAVAIL D'ÉQUIPE

Bâtir une équipe solide et dévouée

INNOVATION

Demeurer à la fine pointe de la technologie

EXCELLENCE

Être le chef de file en matière de gestion de ponts et d'infrastructures au Canada

PARTENARIAT

Collaborer étroitement avec nos partenaires dans la réalisation de nos activités

L'illustration la plus récente des résultats tangibles qu'engendre le respect de ces valeurs est l'extraordinaire succès de l'important projet de réfection du tablier du pont Jacques-Cartier.

Le projet de réfection du tablier du pont Jacques-Cartier, de l'ordre de 127 millions de dollars entrepris par notre filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, s'est achevé en novembre 2002, dans les délais prévus de deux ans. L'un des principaux objectifs du projet était de maintenir le flux de circulation et un taux élevé de satisfaction chez les usagers pendant l'exécution des travaux de construction. Nos professionnels ont innové en établissant une façon de faire qui est devenue la nouvelle norme en matière de réfection de ponts en milieu urbain. Grâce à la méthode conception-construction impliquant des panneaux préfabriqués pour le tablier et leur installation pendant la nuit et à une gestion de la circulation lors de la réfection, la priorité a été accordée aux usagers. Cette nouvelle façon de faire a fait en sorte que 90 % de la clientèle n'a pas été affectée par les travaux. La consultation, la communication et la coordination entre les divers intervenants a contribué à l'atteinte des objectifs, en particulier ceux qui se rapportaient aux besoins des clients.

En reconnaissance des méthodes de construction innovatrices utilisées et de l'étendue du projet de réfection du tablier, l'Association des ingénieurs-conseils du Québec a décerné au projet son Prix d'excellence dans la catégorie infrastructure de transport. Le projet a également été primé par l'Institut d'acier d'armature du Québec et de l'American Concrete Institute – section du Québec et de l'est de l'Ontario.

Le projet a également reçu le 2003 PCI Design Award de la Precast/Prestressed Concrete Institute de Chicago, dans la catégorie meilleure réfection de pont (Best Rehabilitated Bridge). Le projet était en compétition avec plusieurs structures préfabriquées des États-Unis, du Mexique et du Canada.

ENGAGEMENT

Derrière chaque projet de la SPFL, de ses filiales et de chacun de ses employés, il y a l'engagement continu à mettre au service de ces clients toute l'étendue de leurs compétences.

L'importance de nos ressources humaines

Ce type de réalisation est possible grâce à l'expertise et à l'engagement de nos ressources humaines. Leur expertise dans les domaines de l'entretien, de la gestion de construction et de la sécurité d'infrastructures est aujourd'hui incontestable.

Un des défis de la SPFL consiste à garder ses professionnels à l'avant-garde de ces expertises et à poursuivre son travail afin d'harmoniser ses politiques et ses programmes de ressources humaines à l'échelle de l'organisation. La démarche de l'organisation pour ce qui est des activités de ressources humaines mise sur une productivité accrue et des relations harmonieuses afin de promouvoir le perfectionnement professionnel et d'améliorer la qualité des services offerts à ses clients.

NOS CLIENTS

Les ponts, les routes et les tunnels font partie intégrante du quotidien des gens : les banlieusards, les touristes, les voyageurs de même que les piétons les utilisent de façon régulière. Pourtant, on se rend très peu compte du rôle crucial qu'ils tiennent dans le commerce international, l'économie et les systèmes d'urgence ainsi que dans la sécurité du pays.

L'importance du fonctionnement efficace et sécuritaire des infrastructures gérées par la SPFL peut être illustrée par les données d'achalandage. Au total, toutes les structures de la SPFL reçoivent des déplacements annuels de véhicules estimés à plus de 148,9 millions et 8 millions d'usagers du transport en commun urbain. Derrière chaque projet de la SPFL, de ses filiales et de chacun de ses employés, il y a l'engagement continu à mettre au service de ces clients toute l'étendue de leurs compétences.

L'achalandage sur le pont international de la Voie maritime, le pont international des Mille-Îles et le pont international de Sault Ste. Marie a repris plus rapidement que prévu à la suite des événements tragiques du 11 septembre 2001 et des mesures extraordinaires qui ont rapidement suivi. Cependant, le débit de circulation et les temps de contrôle plus longs sont responsables des retards de traitement qui ont des répercussions négatives sur le commerce. Les autorités canadiennes et américaines doivent répondre à de nouveaux impératifs en matière de sécurité à la frontière, le commerce international, le tourisme et l'efficacité de la circulation étant des considérations majeures dans l'atteinte des objectifs nationaux. La SPFL travaille en collaboration avec Transports Canada, l'Agence des douanes et du revenu du Canada, les agences des États et du gouvernement américains et l'administration des ponts afin d'évaluer les propositions de recours aux nouvelles technologies et à des initiatives en ce qui a trait aux opérations pour améliorer le débit de circulation.

NOS PARTENAIRES

À titre de partenaire incontournable du milieu, la SPFL exprime sa volonté de poursuivre et de consolider les partenariats en place et d'être attentive aux nouvelles opportunités de collaboration.

Les principaux véhicules utilisés par la SPFL pour maintenir des relations harmonieuses avec ses partenaires et pour demeurer à l'affût des nouvelles opportunités sont les suivants :

- Comité composé de représentants de Pont international des Mille-Îles, Transports Canada, le ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada et le Conseil mohawk de Akwesasne pour discuter des problèmes et de l'exploitation du pont international de la Voie maritime avec la communauté mohawk;
- Comité directeur conjoint Canada-Québec afin de contribuer aux études relatives au projet d'implantation d'un système de train léger sur l'estacade du pont Champlain dans la région de Montréal;
- Nouveau Comité Canada-Québec afin de parachever l'autoroute 30 sous forme de partenariat public-privé;
- Comité conjoint formé de représentants de SPFL et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation dont le rôle est d'appuyer la Corporation du pont international de la Voie maritime Limitée dans la réalisation de son mandat;
- Collaboration avec le ministère des Transports du Québec afin de mieux intégrer les Systèmes intelligents de transport de la Société au Centre de gestion des transports du Québec;
- Obtenir la participation des partenaires dans l'organisation d'événements spéciaux pour marquer le 75e anniversaire du pont Jacques-Cartier à l'été 2005;
- Collaboration avec la Société du Havre de Montréal, dont le mandat consiste à présenter un plan de développement stratégique pour le territoire du Port de Montréal, notamment l'amélioration de l'accès au Port;
- Collaboration avec le ministère des Transports du Québec et le Conseil mohawk de Kahnawake afin d'assurer une coordination efficace des travaux et de tenir compte des facteurs économiques, sociaux et environnementaux dans les décisions sur la réfection du tablier du pont Honoré-Mercier;
- Une étude binationale regroupant le département des transports de l'État de New York, Transports Canada, le ministères des Transports de l'Ontario, la SPFL et l'Administration des ponts se penchera sur les exigences à court terme et à long terme du pont des Mille-Îles et du pont international de la Voie maritime. Cette étude tiendra compte de la gamme complète des options pouvant améliorer la capacité du pont et rationaliser le flux des véhicules par les moyens suivants : investissements dans l'infrastructure, améliorations opérationnelles, techniques de traitement et de contrôle et applications de la technologie;
- Grâce aux efforts conjoints du ministère des Transports de l'Ontario, de la SPFL, de la Thousand Islands Bridge Authority et de Transports Canada, on étudie la possibilité d'ajouter une voie de circulation de l'autoroute 401 à la frontière au pont des Mille-Îles pour séparer la circulation des camions et des automobiles.

PARTENARIAT

Notre objectif consiste à continuer à développer avec Transports Canada des opportunités de partenariats pour des projets qui faciliteront la circulation de marchandises entre le Canada et les États-Unis.

EFFICACITÉ

Au total, toutes les structures de la SPFL reçoivent des déplacements annuels de véhicules estimés à plus de 148,9 millions et quelque 8 millions d'usagers du transport en commun urbain.

Statistiques

INFRASTRUCTURES	PASSAGES DE VÉHICULES EN 2002-2003
PONT CHAMPLAIN	49 100 000
PONT JACQUES-CARTIER	44 000 000
TUNNEL MELOCHEVILLE	4 000 000
PONT HONORE-MERCIER	28 000 000
PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ILES	2 200 000
PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME	2 500 000
PONT SAULT STE. MARIE	2 100 000
AUTOROUTE BONAVENTURE	17 000 000
TOTAL	**148 900 000**

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION 2002-2003

Considérations économiques

Le développement et la croissance de l'économie canadienne ont toujours reposé sur le transport nord-sud et est-ouest. Divers facteurs comme l'accroissement démographique, l'augmentation du nombre de voyageurs, l'intensification du commerce et l'évolution de l'industrie du transport routier ont contribué à accroître la demande pour des services de transport terrestre améliorés qui sont les activités de base de la SPFL.

Les infrastructures sous la gouverne de la SPFL jouent un rôle déterminant tant pour l'économie régionale et provinciale que pour le commerce international. Ensemble, elles ont garanti plus de 148,9 millions de passages de véhicules en 2002-2003.

Plus particulièrement, le nombre de camions qui traversent le pont Champlain a doublé entre 1993 et 2002, soit une hausse de 11 % par année. En 2002, 4,5 millions de camions ont utilisé le pont, comparativement à moins de 2 millions en 1992.

Cette augmentation du nombre de camions a eu un impact direct sur la structure du pont qui n'a pas été conçue pour recevoir un tel nombre de camions. C'est pourquoi la SPFL a démontré l'urgence d'une nouvelle voie de contournement de Montréal (l'autoroute 30) qui verra le jour à court terme. Une étude récente pour le compte de PJCCI démontre que, sans l'autoroute 30, le nombre croissant de camions sur le pont Champlain aura pour effet de diminuer la vie utile du pont de façon significative.

De plus, le pont international de la Voie maritime et le pont international des Mille-Îles arrivent respectivement au septième et huitième rang des ponts internationaux à péage les plus achalandés au Canada.

Qui plus est, dans le Montréal métropolitain, la densité de la population est très élevée et, depuis quelques années, on note une augmentation soutenue de la circulation sur les infrastructures de la Société. Cela est attribuable, entre autres choses, au phénomène de l'expansion tentaculaire, à l'augmentation du nombre de voitures sur la Rive-Sud et à l'intensification du transport routier.

Les traversées des Mille-Îles, d'Ogdensburg, de la Voie maritime et du pont Champlain représentaient 12 % du commerce d'exportation vers les États-Unis et 8 % de la valeur totale des importations en provenance des États-Unis en 1995. Ces traversées ont soutenu le commerce à raison de 75 millions de dollars par jour. On a estimé le commerce d'exportation vers le Canada à 300 000 emplois aux États-Unis, à 55 000 dans l'État de New York et à 25 000 dans la région du nord de New York et ces chiffres devraient doubler d'ici 2020 .

[1] Northern NY Border Crossing Study, Sear-Brown Group, décembre 1998.

Certains facteurs externes qui ont eu un impact sur les opérations

Certains facteurs externes, hors du contrôle de la SPFL, ont eu un impact sur les opérations, tant sur le volume de passages que sur le flux de circulation.

Les États-Unis connaissent un ralentissement économique depuis environ deux ans, ce qui affecte le volume des importations et donc des passages transfrontaliers.

Par ailleurs, depuis la recrudescence des activités terroristes internationales, les contrôles douaniers se sont vus resserrés, ce qui affecte du même coup le flux de la circulation sur les ponts internationaux.

Opportunités examinées

En collaboration avec la Commission de la capitale nationale (CCN) et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), la SPFL a commandé une étude de diligence raisonnable en matière d'ingénierie visant à circonscrire les besoins d'immobilisations et d'exploitation des cinq ponts de la Région de la capitale nationale qui enjambent la rivière des Outaouais. L'étude s'est penchée sur les scénarios relatifs à la propriété des cinq ponts. Les scénarios prévoient que la gestion financière relèverait de la CCN tandis qu'une seule entité gouvernementale, à savoir la SPFL, gérerait l'exploitation intégrée des cinq ponts.

Par ailleurs, dans un souci d'optimiser le flux de circulation dans la région métropolitaine de Montréal, la SPFL a commandé plusieurs études de trafic et de faisabilité en ce qui a trait à la voie de contournement de Montréal par l'autoroute 30. La SPFL a réussi à démontrer l'urgence d'agir en raison du degré de congestion des ponts, faute de quoi des problèmes de circulation importants seraient à envisager à court terme.

Bref, l'achèvement de l'autoroute 30 et de ses raccordements avec les autoroutes existantes se fera en deux tronçons. Le premier tronçon à quatre voies séparées, de près de huit kilomètres, sera construit entre Candiac et Sainte-Catherine. Un deuxième tronçon de 35 kilomètres à quatre voies séparées sera construit entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion. Ce dernier tronçon comprendra deux ponts importants qui enjamberont le fleuve Saint-Laurent et la Voie maritime du Saint-Laurent. On prévoit un partenariat entre les secteurs public et privé pour ce tronçon.

Le 6 mars, les autorités des gouvernements fédéral et provincial ont annoncé leur engagement respectif d'achever la construction de l'autoroute 30 entre Candiac et Vaudreuil-Dorion d'ici 2009.

TECHNOLOGIE

En 2002, la SPFL a investi plus de 2 millions de dollars dans l'installation d'un nouveau réseau de communication faisant appel à la technologie des fibres optiques pour le système de surveillance par télévision en circuit fermé aux ponts Champlain et Jacques-Cartier.

ENVIRONNEMENT

Avec la decision du Canada de se conformer au Protocole de Kyoto,
l'orientation de la Societé concernant les questions environnementales a été solidifiée.

Service à la clientèle et relations avec les intervenants

La SPFL est consciente qu'une circulation fluide sur ses ouvrages aura un impact favorable considérable sur l'économie régionale, provinciale et canadienne, la sécurité des usagers et l'environnement. Nos professionnels sont donc constamment à la recherche d'avenues de solution pour désengorger la circulation sur les ponts.

Système de train léger

La SPFL siège au comité directeur conjoint Canada-Québec qui étudie la faisabilité d'implanter un système de train léger dans la région de Montréal.

En 2001, le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de Développement économique Canada (DEC) et de la SPFL, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, a accepté, en vertu d'une formule de partage égal des coûts, d'octroyer 14 millions de dollars pour une étude d'opportunité et de faisabilité comme préalable à l'élaboration d'un système de train léger. La contribution de la Société se chiffre à un million de dollars. L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a été choisie pour administrer les études et présenter un rapport au comité directeur conjoint Canada-Québec.

Le partenariat entre les gouvernements du Québec et du Canada vise à concevoir une proposition pour un système de train léger le long du corridor de l'autoroute 10, vers le centre-ville de Montréal. Cette collaboration insiste sur la nécessité de trouver une solution à long terme pour le transport public le long du corridor en utilisant l'actuelle estacade du pont Champlain.

S'il se réalise, ce projet servira à désengorger les ponts et est reconnu pour sa contribution positive à l'environnement et à l'économie de la région de Montréal. Le système de train léger pourrait permettre le maintien de la capacité du transport public dans le corridor du pont Champlain tout en éliminant à peu près 1 500 véhicules à l'heure en période de pointe sur les ponts de la Rive-Sud.

On a déjà déterminé le tracé final, la technologie du système et la demande anticipée en terme de circulation. Les études techniques, à l'étape de la conception préliminaire, ont été achevées et les études environnementales sont presque terminées.

Panneau à message variable à l'entrée du pont Jacques-Cartier

Pont international des Mille-Îles

Système de surveillance par télévision en circuit fermé

En 2002, la SPFL a investi 2,2 millions de dollars pour la modernisation du Système de surveillance par télévision en circuit fermé et des réseaux de télécommunications sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain et sur l'autoroute Bonaventure.

Les travaux comprenaient l'installation de caméras couleur supplémentaires et le remplacement du réseau de surveillance à l'aide de fibre optique. Cela s'est traduit par une amélioration de la qualité des signaux et un système plus souple et plus efficace. En 2003, la Société prévoit remplacer les caméras noir et blanc qui restent par des caméras couleur.

Un premier contrat de 970 000 dollars en travaux de génie civil a été achevé en août 2002. Ensuite, un deuxième contrat de 1 018 000 dollars a été attribué en septembre 2002 pour la mise en place du système.

Cet investissement fait partie des Systèmes intelligents de transport (SIT) visant à améliorer le déplacement des véhicules.

Pont des Mille-Îles

VOIE DE CIRCULATION SUPPLÉMENTAIRE

On étudie la possibilité d'ajouter une voie de circulation supplémentaire de l'autoroute 401 à la frontière au pont des Mille-Îles pour séparer les camions et les automobiles. L'élargissement de la travée est du pont accélérera le flux de circulation des camions aux douanes canadiennes.

Environnement

La SPFL étudie actuellement des avenues de solution pour remplacer la travée élevée nord du pont international de la Voie maritime. Dans le cadre de ce projet, pour respecter la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, la Société a commandé une évaluation environnementale au coût de 500 000 dollars. Cette dernière est sur le point d'être terminée.

Dans le cadre de ce projet, la CPIVM a dû régulièrement négocier avec le Conseil mohawk de Akwesasne afin de régler certains points en litige qui ne relèvent pas de la Société, ce qui a eu pour effet de retarder le processus.

ENTRETIEN

Le projet de 127 millions de dollars pour le remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, le projet de réfection le plus important jamais entrepris sur un pont canadien.

Démolition du trottoir existant pour aménager la piste cyclable

Mise en place d'une dalle de la chaussée

Infrastructures

La SPFL et ses filiales ont continué de réaliser les travaux planifiés sur les infrastructures. Cependant, l'année a été particulièrement marquée par la seconde phase de la réfection du pont Jacques-Cartier.

Le projet de 127 millions de dollars pour le remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, le projet de réfection le plus important jamais entrepris sur un pont canadien, a mis à l'épreuve les compétences d'ingénierie, la technologie traditionnelle, les méthodes de coordination de projet et le débit de circulation.

Depuis plus de 35 ans, le nombre d'automobiles et de camions a augmenté de façon fulgurante dans la grande région de Montréal sans l'addition de nouvelles infrastructures pour les desservir. La conséquence directe de cette augmentation est que les ponts Jacques-Cartier et Champlain sont devenus les ponts les plus achalandés par voie en Amérique du Nord et sont depuis quelques années surutilisés.

Par conséquent, nous nous devions de trouver une méthode de construction pouvant assurer à nos usagers l'accès aux cinq voies de circulation aux heures de pointe.

La méthode du béton « coulé en place » normalement utilisée pour le remplacement du tablier d'un pont aurait eu des effets très nocifs sur les 44 millions d'usagers du pont Jacques-Cartier soit :

- La nécessité de fermer deux voies en tout temps sur le pont pendant la construction aurait créé des bouchons monstres de deux à trois heures aux heures de pointe pour tous les ponts de la Rive-Sud de Montréal;

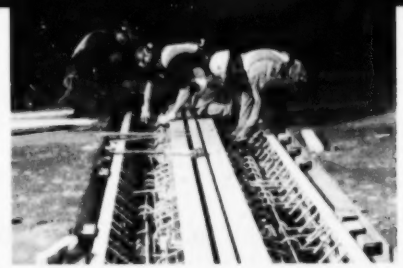
- Un délai de construction d'environ quatre ans au lieu d'une réalisation sur deux ans;

- Un produit fini de moindre qualité et durabilité.

Une étude de trafic nous a permis de constater que 90 % de notre clientèle utilisait le pont entre 5 h 30 et 20 h 30.

Il a donc été décidé de fermer le pont la nuit pour la construction du nouveau tablier.

Démolition des vieilles dalles du pont pour leur recyclage en agrégats.



Ajustement d'une section du joint de dilatation à trois modules.

Une étude de trafic nous a permis de constater que 90 % de notre clientèle utilisait le pont entre 5h30 et 20h30. Il a donc été décidé de fermer le pont la nuit pour la construction du nouveau tablier, alors que les autres ponts de la Rive-Sud pouvaient recevoir le 10 % d'utilisateurs du pont Jacques-Cartier sans problème.

La construction s'est faite selon la méthode de la conception-construction (design-build) en remplaçant le vieux tablier la nuit, à l'aide de dalles de béton préfabriquées dans une usine adjacente au pont.

Le projet consistait à remplacer entièrement le tablier de béton armé, comportant cinq voies de circulation sur une longueur de 2,7 kilomètres, par un nouveau tablier principalement constitué de dalles de béton préfabriquées reliées par des câbles d'acier sous tension. Les travaux de construction de la deuxième phase portaient sur la section nord du tablier du pont, entre le pavillon de l'île Sainte-Hélène et l'est de Montréal. Au cours de la saison de construction 2002, 1 030 panneaux du tablier ont été installés et des améliorations ont été apportées à la géométrie du pont, à une section appelée la « courbe Craig ». Les travaux ont été achevés en novembre, dans les délais prévus de deux ans.

Le projet a innové en établissant une façon de faire qui est devenue la nouvelle norme en matière de réfection de ponts en milieu urbain, et a attiré l'attention des ministères des transports du Québec et de l'Ontario, de Transports Canada, de l'Association canadienne de la construction et de l'Association des ingénieurs-conseils du Québec.

Le projet a également reçu le 2003 PCI Design Award de la Precast/Prestressed Concrete Institute de Chicago, dans la catégorie meilleure réfection de pont (Best Rehabilitated Bridge). Le projet était en compétition avec plusieurs structures préfabriquées des États-Unis, du Mexique et du Canada.

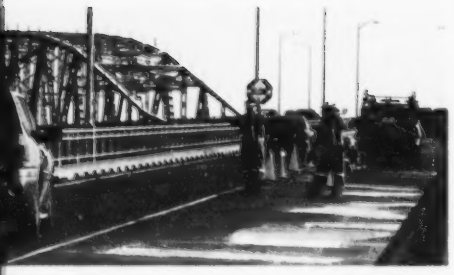
Vue en cours de la construction du tablier.

INNOVATION

Au cours de la saison de construction 2002, 1 030 panneaux du tablier ont été installés et des améliorations ont été apportées à la géométrie du pont, à une section appelée la « courbe Craig ».

SÉCURITÉ

La SPFL est constamment en quête de moyens pour améliorer la sécurité et la protection des usagers qui empruntent les infrastructures.



PONT JACQUES-CARTIER

Sécurité et protection

La SPFL est constamment en quête de moyens pour améliorer la sécurité et la protection des usagers qui empruntent les infrastructures.

Évaluation de sécurité

La SPFL a financé une étude sur l'évaluation des risques et les mesures de sécurité pour deux de ses ponts internationaux, le pont international de la Voie maritime et la partie canadienne du pont des Mille-Îles; elle a aussi participé au financement de l'étude à Sault Ste. Marie et a financé l'étude sur ses structures dans la région de Montréal. Le consultant spécialiste de la sécurité et de la sûreté embauché par Transports Canada a coordonné l'étude qui portait également sur d'autres structures, notamment les ponts interprovinciaux régis par le gouvernement fédéral.

L'évaluation de sécurité comprenait la préparation de rapports d'analyse des risques pour chacune des infrastructures qui examinaient la vulnérabilité de la structure advenant d'éventuels actes criminels ou de terrorisme. En 2002, les filiales ont intensifié la surveillance de leurs infrastructures et entrepris la mise en œuvre des recommandations émanant des rapports.

Les évaluations des risques ont été mises à jour pour les biens de PJCCI en 2002 et 2003. De plus, PJCCI a signé une entente avec la Sûreté du Québec et les « Peace Keepers » de Kahnawake pour l'exécution d' inspections régulières des structures des ponts Jacques-Cartier et Champlain et de la portion fédérale du pont Honoré-Mercier. Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée mettra également en œuvre, en 2003, plusieurs mesures de sécurité définies dans l'étude de 2002.

Barrière protectrice pour les piétons

En 2002, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a fait partie d'un groupe qui a étudié les suicides sur le pont Jacques-Cartier à Montréal. À l'automne 2002, la SPFL a annoncé qu'elle allait entreprendre une étude de faisabilité pour évaluer la possibilité d'installer des barrières protectrices spéciales.

Pont international de Sault Ste. Marie

K. Hendrik H. Soultrok, directeur général du pont international de la Voie maritime

Partenariats

Tous les projets réalisés par la SPFL et ses filiales comprennent la formation de tables de concertation afin de consulter tous les intervenants. Au cours de l'année, des tables de concertation ont été créées lors de la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier et pour sensibiliser les gouvernements à l'urgence d'agir face au projet de l'autoroute 30. Cette façon de faire dans ces deux dossiers a démontré clairement l'efficacité et la pertinence de cette formule.

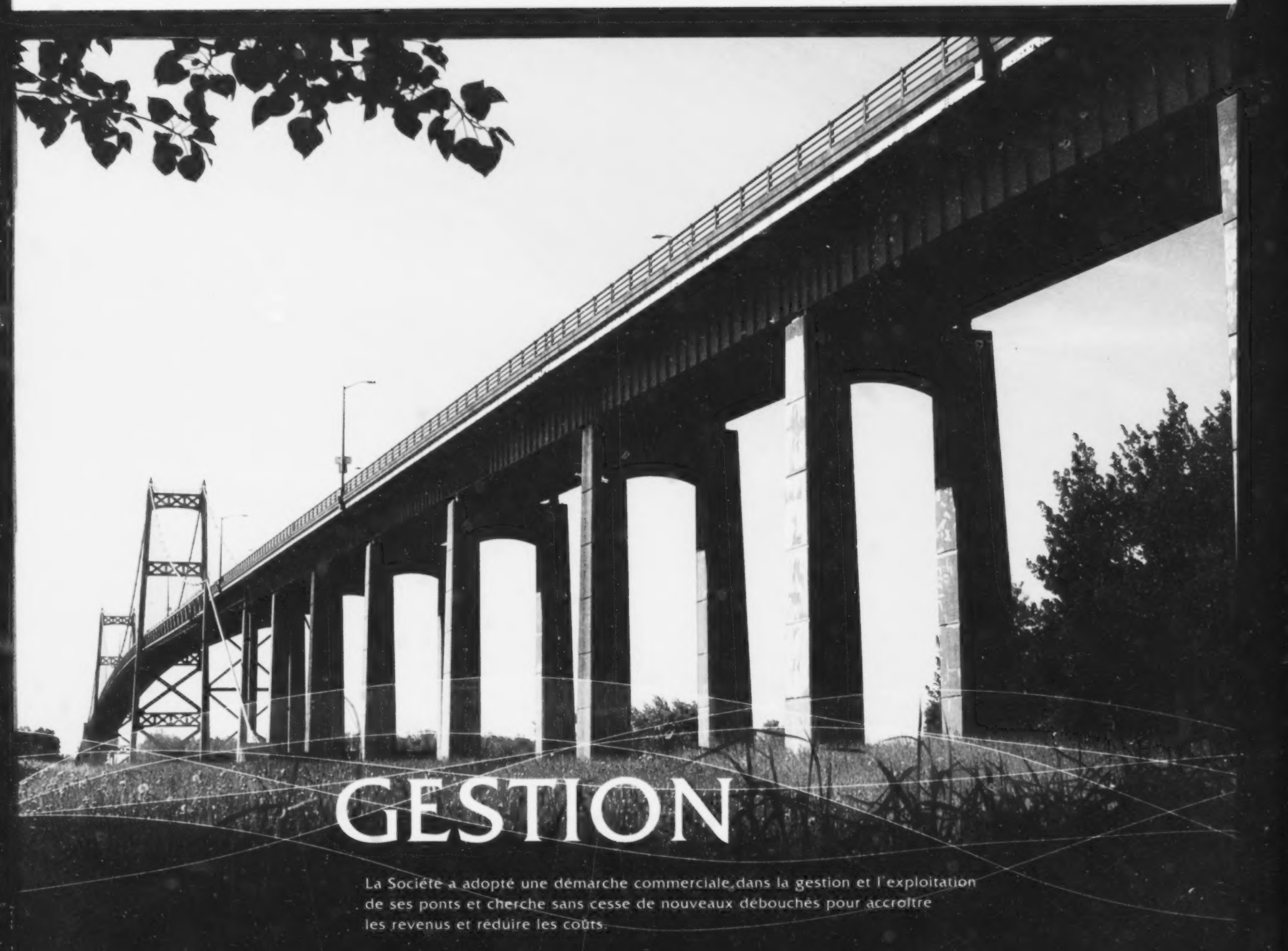
De plus, la SPFL a établi des relations de travail avec des organismes du gouvernement américain et des États américains, des organismes des gouvernements provinciaux et fédéral canadiens, des conseils des Premières Nations, des gouvernements municipaux et des associations corporatives et communautaires. Les impératifs de la sécurité frontalière réunissent bon nombre de ces groupes; les questions sociales, financières et environnementales en préoccupent d'autres; et un flux de circulation efficace et sans danger intéresse tous ceux avec qui la SPFL fait affaire.

Gestion de la performance

De façon à poursuivre l'évolution de la gestion de sa performance, la SPFL a mandaté Conseils et Vérification Canada, une agence de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, afin de l'aider à développer un système de mesures et d'indicateurs de rendement convergeant, notamment, sur la mission, les objectifs et les services au public, par lequel on mesure l'incidence des activités de la SPFL sur les intérêts nationaux et le mandat ministériel.

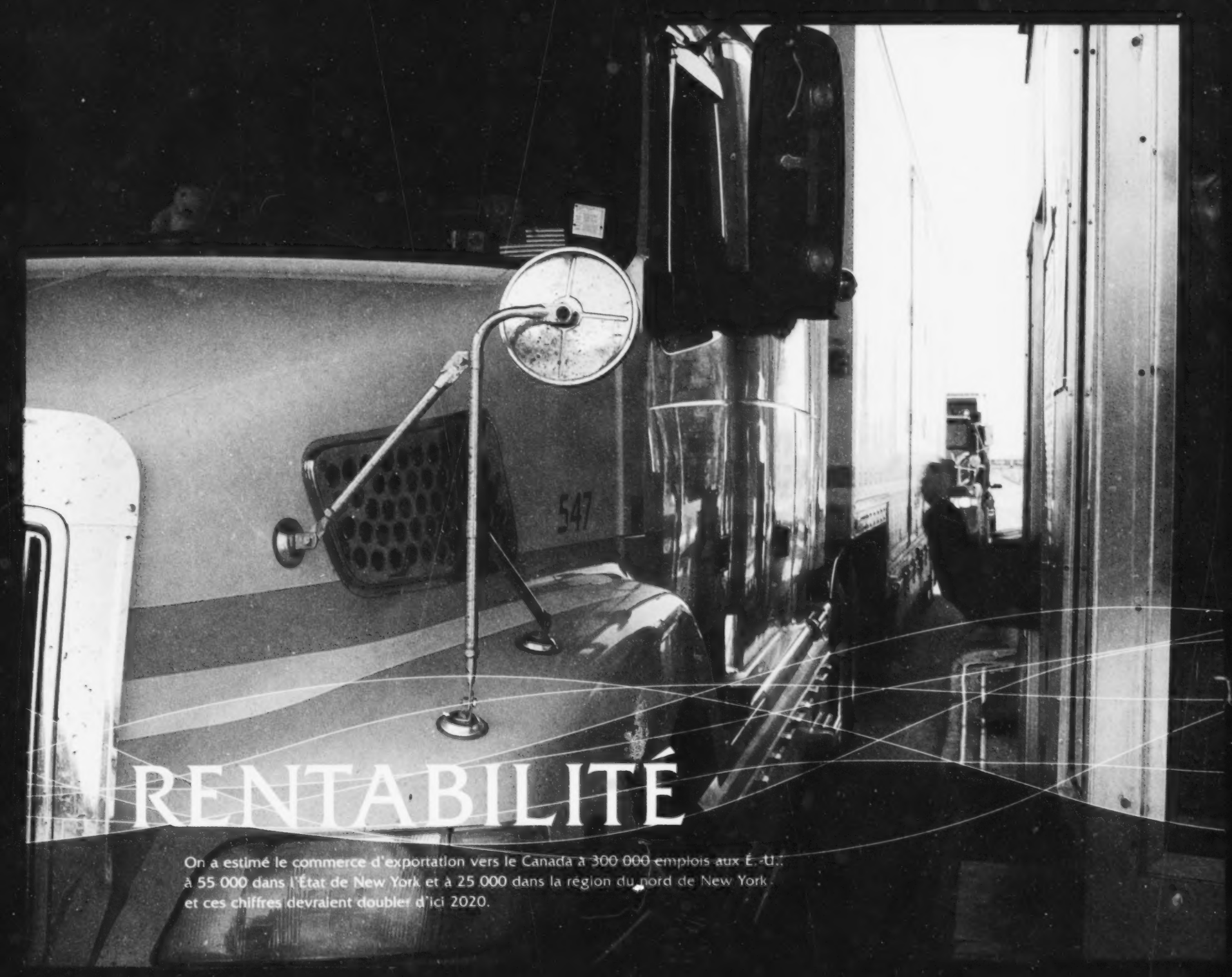
Les indicateurs de performance retenus pourront être appliqués en 2003-2004.

PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME



GESTION

La Société a adopté une démarche commerciale dans la gestion et l'exploitation de ses ponts et cherche sans cesse de nouveaux débouchés pour accroître les revenus et réduire les coûts.



RENTABILITÉ

On a estimé le commerce d'exportation vers le Canada à 300 000 emplois aux É.-U.,
à 55 000 dans l'État de New York et à 25 000 dans la région du nord de New York,
et ces chiffres devraient doubler d'ici 2020.

FAITS SAILLANTS FINANCIERS

Survol de l'exercice 2002-2003

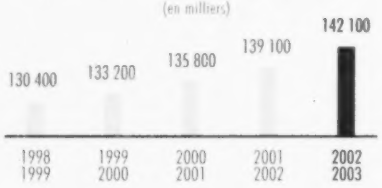
Boutique hors taxes au pont international de la Voie maritime

	1998 1999	1999 2000	2000 2001	2001 2002	**2002 2003**
en milliers de dollars					
Revenus	2 713	6 759	10 299	12 091	**13 219**
Dépenses	12 112	32 400	38 497	41 857	**33 805**
Proportion des dépenses couvertes par les revenus	22,4 %	20,9 %	26,8 %	28,9 %	**39,1 %**
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	9 629	25 168	27 966	26 726	**23 345**
Acquisitions d'immobilisations	144	2 877	6 612	68 347	**61 646**
Amortissement des immobilisations	1 260	2 740	3 249	3 658	**4 122**

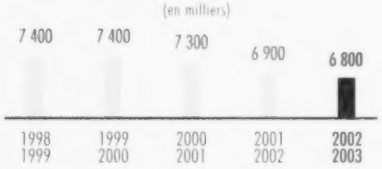
Les revenus de la Société n'ont cessé de croître depuis sa constitution. Les revenus ont en effet passé de 2,7 millions de dollars en 1998-1999 pour un exercice financier de six mois à 13,2 millions de dollars pour l'exercice 2002-2003.

POSTE DE PEAGE AU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME

NOMBRE DE PASSAGES
Installations de la région de Montréal



NOMBRE DE PASSAGES
Ponts internationaux



Quant au nombre de passages, il y a eu un accroissement aux ponts de la région de Montréal et une réducion aux ponts internationaux. Au total, l'achalandage s'est accru légèrement au cours des cinq exercices. Notons que les données d'achalandage pour chacun des exercices sont pour des années complètes, et ce, depuis 1998, et non sur l'achalandage à compter de l'intégration des filiales à la SPFL.

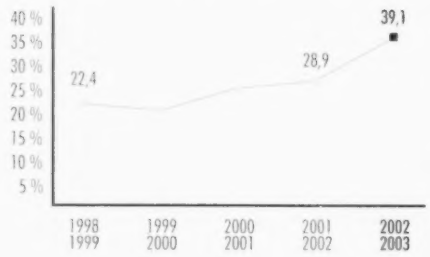
Les crédits parlementaires pour les dépenses d'exploitation servent à financer le déficit d'exploitation des ponts de la région de Montréal, ces derniers n'ayant pas de péage. Le défi est d'optimiser la gestion de tous les projets de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, propriétaire et gestionnaire de ces ponts.

Les acquisitions d'immobilisations ont été de 61,6 millions de dollars au cours du dernier exercice et de 68,3 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. Elles ont été principalement constituées de la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier. Ce projet de 127 millions de dollars a été complété avec succès et à l'intérieur des délais prévus.

La Société a adopté une démarche commerciale dans la gestion et l'exploitation de ses ponts et cherche sans cesse de nouveaux débouchés pour accroître les revenus et réduire les coûts. Sa politique de péage et ses projets visant à réduire les coûts en recourant à l'impartition des services ainsi que ses mesures d'efficacite en attestent. La SPFL et ses filiales recherchent des possibilités génératrices de recettes à chacun de ses emplacements à la suite des projets fructueux réalisés à Montréal. Les panneaux publicitaires du secteur privé à Montréal rapporteront environ 60 millions de dollars grâce à un contrat de 15 ans; près de 95 % de ces revenus seront réinvestis dans les ponts de Montréal.

À des fins de gestion budgétaire, on suppose que la circulation, et par conséquent les recettes de péage, augmentera légèrement en 2003, par rapport à 2001. Une telle hausse, cependant, est largement assujettie à des facteurs politiques et économiques.

PROPORTION DES DÉPENSES COUVERTES PAR LES REVENUS



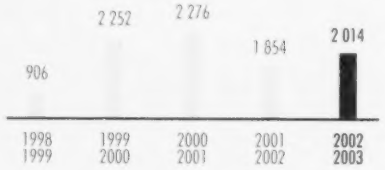
Les dépenses ont connu une baisse importante au cours de l'exercice 2002-2003. Cette baisse est essentiellement attribuable à une baisse des coûts d'entretien.

La SPFL est fière d'avoir pu améliorer la proportion des dépenses couvertes par ses revenus. Cette dernière est passée de 22,4 % en 1998-1999 à 28,9 % en 2001-2002 et à 39,1 % en 2002-2003.

Analyse des revenus

REVENUS D'EXPLOITATION DU PONT DES MILLE-ÎLES

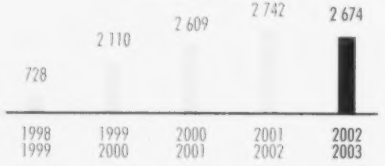
(en milliers de dollars)



Les revenus d'exploitation du pont international des Mille-Îles représentent la quote-part du bénéfice net de la SPFL pour l'exploitation de ce pont. Ces revenus ont légèrement augmenté au cours du dernier exercice.

BAUX ET PERMIS

(en milliers de dollars)



Après avoir connu une croissance soutenue, les revenus des baux et permis des ponts autres que du pont international des Mille-Îles ont présenté une légère diminution en 2002-2003. Il s'agit d'une indication qu'un plateau a été atteint et qu'il faudra consacrer des efforts importants pour augmenter ces revenus.

Les principaux éléments de revenus sont les revenus d'exploitation du pont international des Mille-Îles, les revenus de baux et permis, ceux des panneaux publicitaires et les péages.

Les passages, en particulier du transport routier, ont repris plus rapidement que prévu à la suite des événements tragiques de septembre 2001. De plus, la Thousand Island Bridge Authority a modifié sa politique de péage. Elle a commencé à appliquer partiellement l'équivalence des devises pour les péages en augmentant uniquement les péages en devise canadienne au poste de péage américain. L'équivalence complète des péages est entrée en vigueur le 1er février 2003.

Le 1er mars 2002, la SPFL a procédé à une augmentation de 30 % des péages au pont international de la Voie maritime.

L'augmentation des péages et la récupération de l'achalandage perdu dans la foulée des événements du 11 septembre 2001 ont permis une augmentation des revenus de péage. La SPFL compte faire en sorte que les revenus tirés de ses infrastructures soient optimisés.

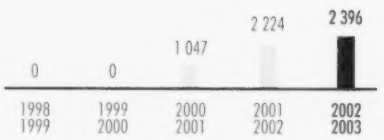
Comme les ponts à péage doivent être autofinancés, la nécessité que ces ponts génèrent des revenus suffisants pour couvrir tous leurs frais, incluant les dépenses en immobilisations, est cruciale. À cet égard, les éléments suivants mettent une pression importante sur la génération des revenus :

- L'augmentation des contrôles douaniers à la suite des événements du 11 septembre 2001;
- Le fait que 95 % de l'achalandage du pont de Sault Ste. Marie ne soit pas de l'achalandage commercial, mais plutôt des déplacements non obligatoires; il y a donc une élasticité de prix importante.

Le pont international de Sault Ste. Marie a connu une baisse de la circulation au cours des dernières années; la circulation commerciale reste passablement stable mais elle ne représente que 5 % de l'ensemble de la circulation. Des scénarios sont en cours d'élaboration pour définir les rajustements de péage nécessaires ou les reports de projets d'immobilisations pour assurer l'autosuffisance. Si aucune mesure n'est prise, les propriétaires risquent de connaître un déficit d'ici environ cinq ans.

PANNEAUX PUBLICITAIRES

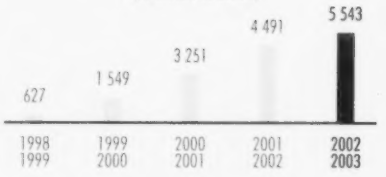
(en milliers de dollars)



Les revenus des panneaux publicitaires ont été légèrement plus élevés que ceux de l'année précédente. Ils sont toutefois plus de deux fois plus élevés qu'au cours de l'exercice 2000-2001. La SPFL compte continuer de travailler à maximiser ce type de revenus.

PÉAGES

(en milliers de dollars)

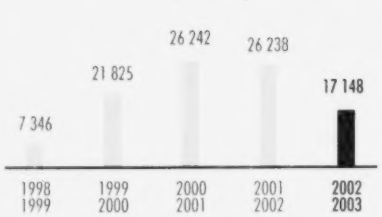


L'équivalence des devises a été atteinte avec cette hausse, la première depuis 1991, et la tarification des péages est actuellement égale ou supérieure à celle des autres postes de péage sur le fleuve Saint-Laurent. Néanmoins, plus de 60 % des usagers, soit les membres de la communauté mohawk et ceux qui la desservent, sont exonérés de péage.

Analyse des dépenses

ENTRETIEN

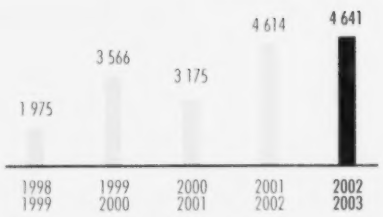
(en milliers de dollars)



Les dépenses d'entretien ont connu une baisse très significative de près de 10 millions de dollars en 2002-2003. Cette réduction est principalement attribuable à la réduction des dépenses des ponts de la région de Montréal, où les coûts d'entretien ont été de 8,2 millions de dollars inférieurs à ceux de l'année précédente. Cette dernière réduction s'explique par des coûts d'entretien qui ont été capitalisés dans le cadre de la réfection du pont Jacques-Cartier et par d'autres charges qui ont été reportées. À l'avenir, les dépenses d'entretien devraient donc être plus élevées qu'au cours de la dernière année, compte tenu de l'âge des infrastructures, de leur surutilisation par rapport à ce qui était prévisible au moment de leur construction et par l'utilisation d'abrasifs corrosifs en hiver.

FONCTIONNEMENT

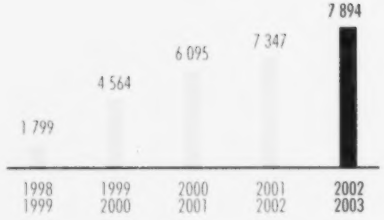
(en milliers de dollars)



Les charges de fonctionnement sont relatives aux infrastructures de la région de Montréal. Il y a stabilité de la charge de fonctionnement à la suite du contrat conclu avec la Sûreté du Québec pour la surveillance des ponts. Ce contrat est de l'ordre de 3 millions de dollars annuels.

ADMINISTRATION

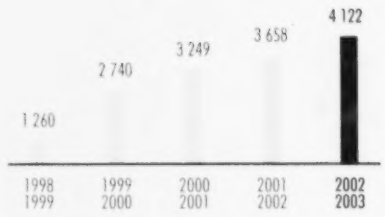
(en milliers de dollars)



Les coûts d'administration sont stabilisés à environ 7,5 millions de dollars par an depuis l'intégration de la dernière filiale qui a été acquise en octobre 2000. La SPFL compte continuer à faire en sorte que ses frais généraux soient contrôlés.

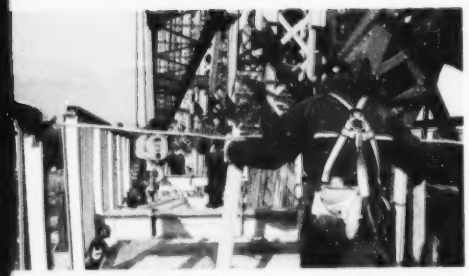
AMORTISSEMENT

(en milliers de dollars)



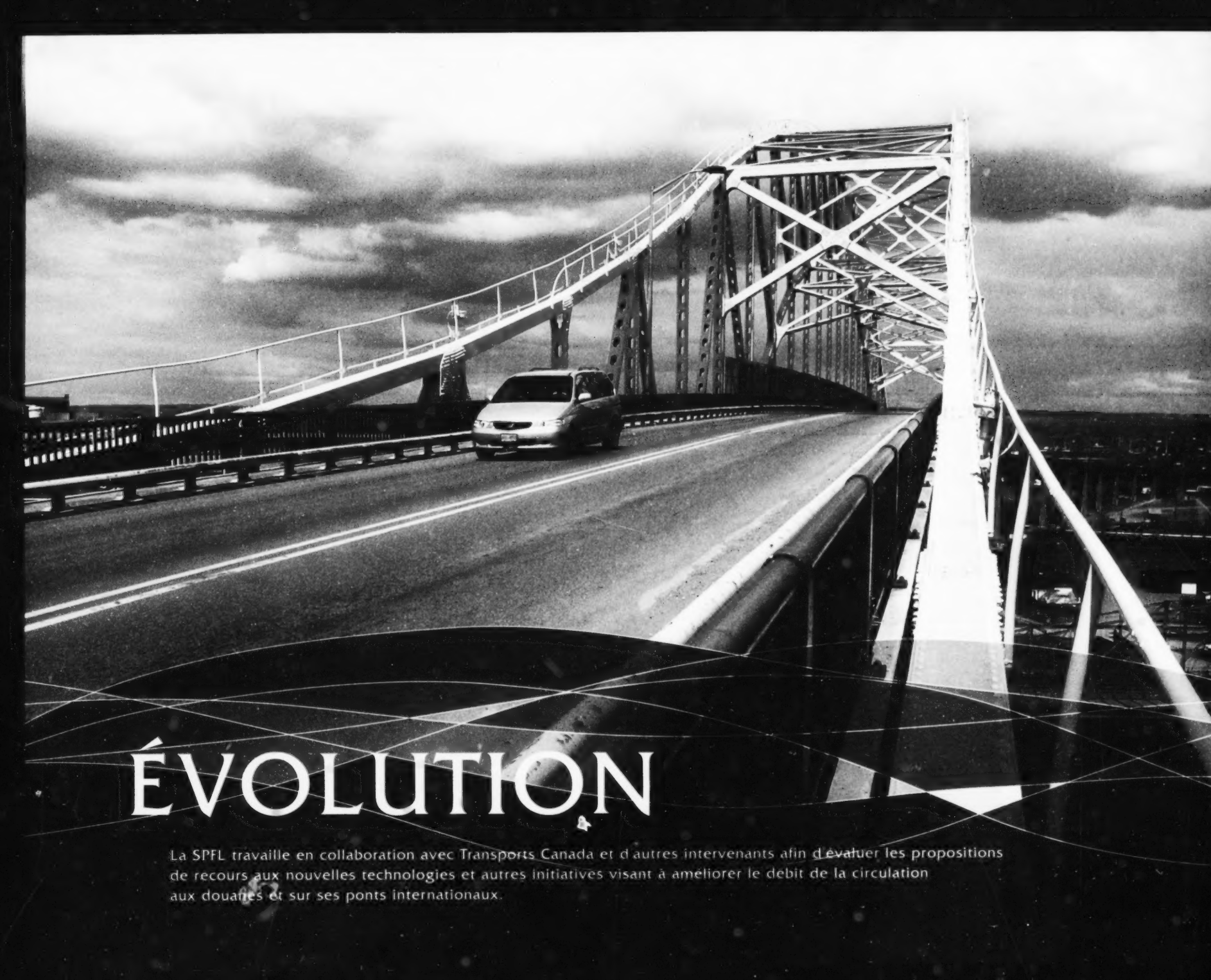
L'augmentation des coûts d'amortissement est attribuable aux dépenses en immobilisations importantes réalisées au cours des dernières années ainsi qu'à l'ajout de nouvelles filiales. Les données de 2002-2003 intègrent une charge d'amortissement du coût de la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier pour une période de trois mois. Cette charge est de 800 000 dollars. N'eût été de cette charge, la charge d'amortissement de l'exercice aurait été inférieure à celle de l'exercice précédent.

Flux de trésorerie



	1998 1999	1999 2000	2000 2001	2001 2002	**2002** **2003**
en milliers de dollars					
Activités d'exploitation	2 586	2 376	894	2 578	**7 332**
Activités d'investissement	4 288	(2 683)	(5 100)	(64 189)	**(61 628)**
Activités de financement	2 925	267	9 515	66 134	**55 575**
Total	9 799	(40)	5 309	4 523	**1 279**

Les flux de trésorerie provenant de l'exploitation ont toujours été positifs; les crédits parlementaires pour les dépenses d'exploitation sont nécessaires pour y parvenir. Quant aux activités d'investissement et de financement des deux derniers exercices, elles sont essentiellement reliées à l'important projet de réfection du pont Jacques-Cartier, qui a coûté à lui seul 127 millions de dollars engagés principalement au cours de cette période.



ÉVOLUTION

La SPFL travaille en collaboration avec Transports Canada et d'autres intervenants afin d'évaluer les propositions de recours aux nouvelles technologies et autres initiatives visant à améliorer le débit de la circulation aux douanes et sur ses ponts internationaux.

NOS DÉFIS

Nos défis à l'égard du service à la clientèle

Soucieuse d'étudier les avenues de solution pour assurer une circulation fluide sur ses ouvrages, la SPFL maintiendra sa participation au comité directeur conjoint Canada-Québec afin de contribuer aux études relatives au système de train léger dans la région métropolitaine de Montréal.

De plus, elle fera partie du nouveau Comité Canada-Québec pour le parachèvement de l'autoroute 30, où elle assumera un rôle actif pour la conception et la réalisation des deux ponts majeurs sous forme de partenariat public-privé.

La SPFL aura le mandat, en vertu d'un accord avec le ministère des Transports du Québec, de surveiller les travaux et d'effectuer les audits qualité correspondants.

Lorsqu'elle sera achevée, l'autoroute 30 :

- fournira une autoroute de dégagement continu au sud de Montréal, de son intersection avec l'autoroute 20 à Sainte-Julie jusqu'à la jonction des autoroutes 20 et 540 à Vaudreuil-Dorion, et elle améliorera le flux le long des autoroutes 10, 15, 20 et 40, ce qui augmentera l'efficacité du réseau routier;

- diminuera le nombre de camions (plus de 2 millions par an) sur les ponts existants, ce qui réduira l'entretien et prolongera la vie utile de ces ponts;

- facilitera l'accès aux marchés de l'Ontario, du centre des États-Unis, de l'est du Québec et des Maritimes;

- réduira la congestion sur le réseau de l'île de Montréal et sur les ponts qui la relient à la Rive- Sud;

- atténuera les problèmes de congestion sur l'autoroute 132, ce qui contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre;

- permettra un service direct et tout à fait sécuritaire aux grands parcs industriels et aux autres pôles de croissance sur la Rive-Sud et éloignera les véhicules lourds et le transport de matières dangereuses des villes et des villages et d'autres zones vulnérables;

- répondra aux besoins exprimés par les résidents, les entreprises, les expéditeurs et l'industrie du transport.

PONT INTERNATIONAL DE SAULT-STE-MARIE

Travaux dans le tunnel de Melocheville

À Montréal, la SPFL finira de remplacer les anciennes caméras noir et blanc par des caméras couleur et de moderniser le système de surveillance en utilisant la fibre optique. Les améliorations effectuées au système devraient être opérationnelles au cours de l'automne 2003.

Elle poursuivra par ailleurs sa collaboration à l'étude portant sur l'ajout d'une voie de circulation supplémentaire de l'autoroute 401 à la frontière au pont international des Mille-Îles.

La SPFL et ses filiales continueront à réaliser les travaux planifiés sur les infrastructures. Parmi les faits saillants, notons les suivants :

- Réintroduction du programme de nettoyage et de peinturage des structures, en particulier pour les ponts Jacques-Cartier et Champlain;
- Planification et études d'avant-projets pour remplacer le tablier du pont Honoré-Mercier (projet de remplacement de 62,5 millions de dollars prévu pour 2008);
- Réfection des approches du tunnel Melocheville dans son ensemble et du tube sud, décapage des façades et réfection du système d'éclairage (3,2 millions de dollars);
- Élargissement du pont du Chenal-est à la suite des évaluations environnementales afin d'améliorer la circulation des camions sur le pont international des Mille-Îles;
- Réparation de 30 à 40 emplacements du pont international de la Voie maritime en 2003-2004 et au cours des années suivantes. Peu importe le résultat de l'évaluation environnementale, la SPFL devra remplacer ou réparer le tablier du pont du Chenal-nord dans environ cinq ans;
- Élaboration d'une planification conceptuelle du déplacement du poste de péage au pont international de la Voie maritime;
- Évaluation des divers scénarios et options possibles afin de permettre à la Société de souligner le 75e anniversaire du pont Jacques-Cartier en 2005.

Sécurité

La SPFL attache une importance capitale à la sécurité des usagers qui empruntent ses ouvrages. Le comité de gestion des risques de la SPFL a déterminé les principaux risques liés à l'exploitation de ses biens. Dans les filiales, les plans de préparation aux situations d'urgence sont révisés et mis à jour au besoin.

À la CPIVM, des recommandations sur l'évaluation de sécurité seront examinées et on établira les priorités de mise en œuvre. La CPIVM passera aussi en revue son plan d'urgence et de gestion de crise et participera aux réunions de planification d'urgence et aux exercices régionaux. La CPIVM a également l'intention de participer aux réunions de coordination du plan d'urgence avec d'autres filiales, d'harmoniser le format du plan d'urgence et d'assurer la liaison avec Transports Canada pour les études à venir et les programmes de sécurité financés. La direction qui voit aux intérêts de la SPFL au pont de Sault Ste. Marie prévoit également effectuer une étude de sécurité semblable.

De plus, la SPFL poursuivra son entente avec le ministère des Transports du Québec afin d'intégrer les Systèmes intelligents de transport (SIT) de la Société au centre de gestion des transports du ministère et continuera d'afficher des messages en temps réel à propos de la congestion, des travaux de construction ou des questions de sécurité puisque le projet s'est révélé efficace.

La PJCCI ajoutera des caméras à ses structures et prendra les mesures nécessaires pour assurer le suivi des recommandations découlant de l'étude de Transports Canada sur l'intensification des mesures de sécurité sur les ponts fédéraux.

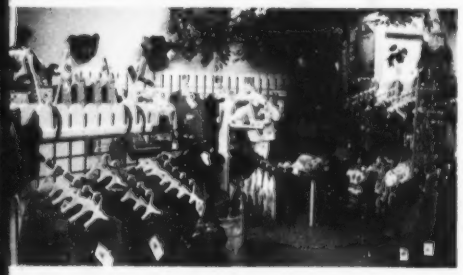
Poste de peage au pont international de la Voie maritime

DÉFI

La société appliquera dorénavant l'expertise exceptionnelle acquise lors du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier aux projets similaires à venir dont le pont Honoré-Mercier fait partie.

Nos défis à l'égard des ressources financières

Autoroute Bonaventure



Boutique hors taxes au pont international des Mille-Îles

PONT HONORÉ-MERCIER

Les infrastructures exploitées par la SPFL sont de deux types : des ponts internationaux dont les revenus en péages compensent les coûts d'exploitation et l'entretien, et des ponts dans la région de Montréal largement financés par des crédits parlementaires.

La recherche de solutions au financement des coûts de réfection majeure

Le défi le plus important de la SPFL a trait au financement des coûts de réfection majeure et de construction.

En effet, dans le cas des ponts internationaux, la SPFL et ses filiales ne disposent pas de réserve de capital et possèdent pour la plupart très peu de fonds de roulement. Or, les revenus de péage sont nécessaires pour couvrir les coûts d'exploitation et d'entretien.

La Société prévoit élaborer des scénarios par lesquels l'autosuffisance de tous ses ponts à péage sera assurée d'ici vingt-cinq ans. D'après les travaux préliminaires, Sault Ste. Marie présentera le plus grand défi, suivi de près par la CPIVM où les Mohawks d'Akwesasne sont exonérés de péage sur le pont, ce qui laisse à la charge de moins de 40 % du public voyageur l'ensemble des coûts d'exploitation et d'entretien des structures.

Parallèlement à l'analyse de différents scénarios d'autofinancement, la SPFL compte travailler conjointement avec le Conseil du trésor, Transports Canada et le ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada afin de définir des mesures qui permettront de récupérer les montants équivalents aux passages gratuits consentis à la communauté mohawk (équivalant à plus de 60 % des passages par année). Avec 100 % des péages, la Corporation du pont international de la Voie maritime (CPIVM) pourrait défrayer ses coûts d'exploitation et d'entretien et les coûts de réfections majeures.

La SPFL et sa filiale CPIVM comptent également étudier les diverses sources potentielles de revenus pouvant être générées par le biais de programmes fédéraux spéciaux pour les ponts internationaux et les traversées interfrontalières.

Finalement, en plus d'inciter toutes les traversées internationales à maintenir la parité avec les homologues américains, la SPFL et sa filiale CPIVM augmenteront les péages tous les trois ans. Les augmentations seront limitées à l'accroissement de l'inflation, afin de maintenir sa position concurrentielle et de ne pas désavantager les usagers. Toute érosion supplémentaire de la base des revenus de péage détériorerait la situation économique de CPIVM.

Quant aux infrastructures de la région de Montréal, la SPFL et sa filiale poursuivront leurs recherches de solutions novatrices pour le financement des réfections majeures. En effet, le caractère limité des fonds publics et l'absence de revenus de péage rendent indispensable le recours à des modes de financement alternatifs. Le succès de la vente d'espace publicitaire illustre bien les avantages financiers importants de solutions novatrices.

Revue des accords binationaux

SAULT STE. MARIE

Le conseil d'administration de St. Mary's River Bridge Company (SMRBC) a enjoint ses personnes nommées au Joint International Bridge Authority (JIBA) de négocier des modalités plus acceptables pour l'accord intergouvernemental entre la Compagnie et l'État du Michigan.

L'un des grands problèmes de l'accord est la demande de paiements de parité à verser au département des transports du Michigan pour toute dépense engagée dans les installations de Douanes ou d'Immigration Canada. Cette demande n'existe pour aucun autre pont international au Canada. Douanes Canada a signifié un avis qu'elle aura besoin d'améliorations majeures d'ici environ cinq ans qui coûteront environ 9 millions de dollars (18 millions de dollars avec le paiement de parité). Aucune provision n'a été faite à cet effet dans les prévisions budgétaires.

De plus, l'accord ne tient pas compte des droits de la SMRBC à titre de propriétaire de la partie canadienne du pont international et ne traite pas non plus des obligations en vertu d'un financement déficitaire. Une proposition sera présentée à JIBA et au département des transports du Michigan dans l'espoir d'arriver à une résolution amicale. Transports Canada participe à part entière à ce processus.

Advenant l'impossibilité de négocier des modalités plus acceptables, la SMRBC exécutera la clause de résiliation d'un an contenue dans l'Accord.

Nos défis à l'égard de la préservation de l'environnement

Avec la décision du Canada de se conformer au Protocole de Kyoto, l'orientation de la Société concernant les questions environnementales a été solidifiée.

La travée nord élevée du pont international de la Voie maritime exigera sous peu d'importantes dépenses en immobilisations. Les consultants retenus pour étudier les conséquences financières si l'on conserve la travée existante plutôt que de la remplacer par un pont bas confirment les avantages financiers importants de cette dernière option. Une évaluation environnementale de 15 mois pour étudier les coûts, les avantages et les répercussions de chaque option devrait être achevée en 2003, en attente de la résolution des préoccupations exprimées par le Conseil mohawk d'Akwesasne. Bon nombre de ces préoccupations dépassent le mandat de la Société et demanderont l'intervention d'autres ministères et organismes gouvernementaux.

L'évaluation environnementale entreprise au pont international de la Voie maritime servira de modèle pour les prochaines initiatives.

Toutes les filiales ont préparé des inventaires des biens qu'elles régissent et classé l'état des biens à l'aide du système de classification du Conseil du Trésor du Canada. Pour la Société, l'étape suivante consiste à établir des objectifs concernant la gestion de ces biens.

Nos défis à l'égard de la mise en valeur de notre expertise

La SPFL poursuivra au cours de la prochaine année quatre objectifs précis relativement à la mise en valeur de son expertise.

Le PREMIER OBJECTIF est de faire évoluer de façon significative les négociations avec la Commission de la capitale nationale (CCN) et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) relativement au rapatriement de la gestion de cinq ponts de la rivière des Outaouais. En collaboration avec la Commission de la capitale nationale et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), la SPFL a commandé une étude de diligence raisonnable en matière d'ingénierie et de gestion visant à circonscrire les besoins d'immobilisations et d'exploitation des cinq ponts de la Région de la capitale nationale qui enjambent la rivière des Outaouais. L'étude s'est penchée sur la propriété des cinq ponts. Les scénarios prévoient que la propriété et la gestion financière relèveraient de la CCN tandis que la SPFL gérerait l'exploitation intégrée des cinq ponts. Le consultant a indiqué que les économies annuelles globales pour le gouvernement pourraient être supérieures à 200 000 dollars. Les négociations entre la CCN, la SPFL et TPSGC se poursuivent.

Le SECOND OBJECTIF consistera à jouer un rôle clé au sein du Comité Canada-Québec pour le parachèvement de l'autoroute 30 sous forme de partenariat public-privé.

Le TROISIÈME OBJECTIF consiste à continuer à développer avec Transports Canada et le ministère des Transports de l'Ontario des opportunités de partenariats pour des projets qui faciliteront la circulation de marchandises entre le Canada et les États-Unis.

Le QUATRIÈME OBJECTIF concerne la poursuite des efforts de réduction de coûts et d'amélioration de la performance de façon à renforcer notre positionnement comme partenaire incontournable et à valeur ajoutée. Ainsi, de concert avec ses filiales, la SPFL poursuivra ses efforts pour devenir un chef de file de l'industrie en ce qui concerne les normes et les points de référence en gestion, en exploitation et en entretien des ouvrages qui relèvent de ses compétences. De plus, la SPFL a défini un ensemble d'indicateurs de performance qui lui permettra, à elle et à ses filiales, de mieux évaluer dans quelle mesure elles atteignent divers objectifs, notamment au chapitre des opérations et de l'entretien, des ressources humaines, de la mesure de l'achalandage et des relations avec les clients. Tenant compte de la mission et de la vision de la Société, l'initiative cherche à établir des lignes directrices pour l'exploitation continue, l'entretien et les travaux de construction en vue d'améliorer la préparation du budget annuel et la planification à long terme des immobilisations; elle servira à établir des points de référence afin d'offrir une indication du coût-efficacité et des pratiques exemplaires. Les indicateurs de performance développés seront progressivement mis en place en 2003-2004.

PONTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

sous juridiction de la SPFL et de ses filiales

Pont Jacques-Cartier

Ouvert à la circulation le 14 mai 1930 et inauguré officiellement le 24 mai 1930, le pont du Havre fut rebaptisé pont Jacques-Cartier en 1934, en hommage à l'explorateur qui découvrit le Canada en 1534. Le pont, construit en acier et doté d'un tablier en béton armé, comporte cinq voies de circulation.

Reliant Longueuil à Montréal, il mesure approximativement 3 kilomètres. Un système de signalisation de voies permet d'inverser le sens de la circulation sur la voie centrale et de l'adapter au trafic des heures de pointe. La travée principale, de type cantilever, se trouve à environ 66 mètres au-dessus de la surface du fleuve Saint-Laurent, permettant ainsi le passage des navires en provenance et en direction du port de Montréal. Quant à la section enjambant la voie maritime, elle se trouve à peu près à 49 mètres au-dessus de la surface du canal.

La circulation sur le pont Jacques-Cartier est présentement estimée à 44 millions de véhicules par année.

Pont Champlain et Autoroute Bonaventure

Le pont Champlain, ouvert à la circulation le 28 juin 1962, porte le nom de l'explorateur Samuel de Champlain qui a fondé Québec en 1608. L'autoroute Bonaventure, faisant partie des approches nord du pont, a été ouverte à la circulation le 21 avril 1967. Reliant les municipalités de Brossard et de Verdun, le pont Champlain a une longueur d'environ 3 kilomètres. Il compte six voies de circulation, séparées par une bande médiane de béton. La travée principale, également de type cantilever, est construite en acier. Elle supporte un tablier à dalle orthotrope en acier revêtu d'un pavage de béton bitumineux. La hauteur libre au-dessus de la surface du canal de la voie maritime est d'environ 49 mètres. Le reste du pont est formé de poutres de béton précontraint, qui constituent un tablier en béton précontraint, revêtu de béton bitumineux.

La circulation sur le pont Champlain est estimée à 49,1 millions de véhicules par année, auquel il faut ajouter les 8 millions de déplacements de personnes par transport en commun.

Estacade du pont Champlain

L'Estacade du pont Champlain a été construite en 1965 comme régulateur des glaces. Cet ouvrage longe le pont Champlain à environ 305 mètres en amont. D'une longueur de 2 043 mètres, il s'étend d'ouest en est, de l'Île des Sœurs jusqu'à la digue nord du canal de la Voie maritime du Saint-Laurent. Cette infrastructure est actuellement utilisée par le public comme piste cyclable.

Pont Honoré-Mercier

Ce pont, inauguré le 11 juillet 1934, a été nommé en l'honneur de Honoré Mercier, qui a été premier ministre du Québec de 1887 à 1891. Le pont relie la municipalité de Ville de LaSalle sur l'île de Montréal et le territoire Mohawk de Kahnawake, sur la Rive-Sud. À l 'origine, l'exploitation, l'entretien et l'administration du pont relevaient entièrement de la province de Québec. Entre 1958 et 1959, dans le cadre du projet de construction de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a fait procéder à des travaux pour surélever la partie sud du pont afin de permettre aux navires d'emprunter la voie maritime. La partie surélevée du pont est ainsi de juridiction fédérale. En 1963, un pont jumeau a été construit dans la partie fluviale afin de rencontrer les besoins sans cesse croissants de la circulation. La section du pont sous la responsabilité de la Société s'étend sur environ 1,4 km. Ses travées en acier soutiennent un tablier classique en béton recouvert de pavage de béton bitumineux.

La circulation sur le pont Honoré-Mercier est estimée à 28 millions de véhicules par année.

Tunnel de Melocheville

Le tunnel de Melocheville a été construit en 1956, dans le cadre de la construction du canal de Beauharnois. Le tunnel, qui passe sous les écluses du canal de Beauharnois à Melocheville, mesure environ 230 m de longueur et comporte une voie de circulation dans chaque direction.

La circulation dans le tunnel de Melocheville est estimée à 4 millions de véhicules par année.

Pont international des Mille-Îles

Ouvert en 1938 par le premier ministre MacKenzie King et le président Franklin Roosevelt, le pont international des Mille-Îles enjambe le fleuve Saint-Laurent sur 13,7 kilomètres et relie Ivy Lea, en Ontario, et Collins Landing dans le nord de l'état de New York. Sa construction a demandé 16 mois et il s'agit d'une réalisation impressionnante à tous les égards! Il est exploité et entretenu conjointement par le Canada et les États-Unis en vertu d'un accord intervenu entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la Thousand Islands Bridge Authorit y des États-Unis.

Environ 2,2 millions de véhicules empruntent ce pont chaque année.

Pont international de Sault Ste. Marie

Ouvert en 1962, le pont international de Sault Ste. Marie enjambe la rivière St. Mary's et relie les villes jumelles de Sault Ste. Marie, en Ontario, et de Sault Ste. Marie au Michigan. Il s'agit du seul lien fixe entre les deux pays à 1 000 kilomètres à la ronde et d'une voie commerciale essentielle entre d'importants marchés américains et canadiens par l'intermédiaire de l'autoroute américaine 75 et de la route transcanadienne.

Environ 2,1 millions de véhicules traversent ce pont chaque année.

Pont international de la Voie maritime

Enjambant la voie maritime du Saint-Laurent depuis Cornwall, en Ontario, jusqu'à Rooseveltown, dans l'état de New York, en passant par le territoire Mohawk d'Akwesasne, le pont international de la Voie maritime est une construction surélevée qui a été ouverte à la circulation en 1962. Sa construction s'est effectuée en vertu d'un accord international intervenu en 1957 entre le Canada et les États-Unis : il est exploité à titre d'entreprise conjointe par notre filiale, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée en vertu d'une entente conclue entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

Au total, plus de 2,5 millions de véhicules, principalement des camions, empruntent ce pont chaque année, ce qui en fait l'un des liens commerciaux les plus importants entre le Canada et les États-Unis.

La Société des ponts fédéraux Limitée / The Federal Bridge Corporation Limited

INFORMATIONS CORPORATIVES

Michel Fournier, Président-directeur général

Sheila Tremblay, Administrateur

Yvon Bourget, Administrateur

SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Conseil d'administration

Michel Fournier,
Président-directeur général
Sheila Tremblay, *Administrateur*
Yvon Bourget, *Administrateur*

Direction

Norman B.Willans,
Avocat-conseil
et secrétaire de la Société
Glen P. Carlin,
Vice-président, Ingénierie et construction
André Girard,
Vice-président, Communications
Gérard Lalonde,
Directeur,
Services administratifs
et trésorier

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

Conseil d'administration et direction

En vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Conseil d'administration est responsable de la gestion des activités de la Société. Il est supporté par le Comité directeur, le Comité de vérification, le Comité de suivi dans le cadre du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier et par l'équipe de direction.

Conseil d'administration

Michel Fournier, *Président*
Yvon Bourget, *Vice-président*
Sophie Joncas, *Administratrice*
Clément Côté, *Administrateur*
René Therrien, *Administrateur*
Norman B.Willans, *Administrateur*

Comité directeur

René Therrien, *Président*
Glen P. Carlin
Clément Côté

Dirigeants et directeurs de service

Michel Fournier, *Président*
Yvon Bourget, *Vice-président*
Glen P. Carlin, *Directeur général*
Sylvie Lefebvre,
Avocate-conseil et secrétaire de la Société
Nathalie Rhéaume,
Directrice, Finances et administration
Guy Mailhot, *Directeur, Ingénierie*
Denis Dauphinais,
Directeur, Construction et gestion de projet
Raymond Denault,
Directeur, Opérations et entretien

Comité de suivi dans le cadre du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier

Glen P. Carlin, *Président*
Clément Côté
René Therrien

Comité de vérification

René Therrien, *Président*
Sophie Joncas
Clément Côté

SOMMAIRE FINANCIER

en dollars	2003	2002
• EXPLOITATION		
Revenus		
Baux et permis	**704 173**	801 522
Intérêts	**179 990**	125 107
Autres sources	**106 600**	143 975
Dépenses		
Entretien	**15 220 354**	23 791 746
Fonctionnement	**3 385 349**	3 259 266
Administration	**3 330 536**	3 186 889
Amortissement	**2 615 644**	2 112 153
Perte avant le financement du gouvernement	**23 561 120**	31 279 450
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	**23 345 410**	26 726 437
Amortissement de l'aide en capital reportée	**971 746**	214 349
Bénéfice net (perte nette)	**756 036**	(4 338 664)
• BILAN		
Actif à court terme	**13 886 969**	22 313 313
Passif à court terme	**7 899 487**	20 285 302
Immobilisations	**135 889 704**	80 713 363
Retenue de garantie	**2 795 966**	1 190 862
Avantages sociaux futurs	**600 228**	645 795
Aide en capital reportée	**126 749 358**	72 146 489
Avoir de l'actionnaire	**11 731 634**	8 758 228
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Activités d'exploitation	**3 181 732**	887 408
Activités d'investissement	**(55 574 615)**	(66 133 563)
Activités de financement	**52 074 615**	69 633 563
Augmentation (diminution des espèces et quasi-espèces)	**(318 268)**	4 387 408

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE.

Conseil d'administration

Sheila Tremblay, *Présidente*
Albert S. Jacquez, *Vice-président*
Guy Berthiaume, *Vice-président*
Sal Pisani, *Vice-président*
Roger J. Forgues, *Administrateur*
Edward Margosian, *Administrateur*
John M. Kroon, *Administrateur*
Gerald H. Johnston, *Administrateur*

Direction

Sheila Tremblay, *Présidente*
Albert S. Jacquez, *Vice-président*
Gerard Lalonde, *Trésorier*
Edward Margosian, *Trésorier adjoint*
Roger J. Forgues, *Trésorier adjoint*
Norman B.Willans,
Avocat général
et Secrétaire de la Corporation
Marc C.Owen,
Avocat général adjoint
Hendrik H.Saaltink, *Directeur général*

Comité de vérification

John M. Kroon, *Président*
Edward Margosian
Roger J. Forgues

Comité de gestion

Sheila Tremblay
Sal Pisani
John M. Kroon

SOMMAIRE FINANCIER

en dollars	2002	2001
• EXPLOITATION		
Revenus		
Péages	3 767 639	2 766 972
Location	71 779	128 214
Investissements	43 068	76 759
Autres	68 799	53 785
Dépenses		
Entretien	1 373 567	1 480 263
Perception des péages	727 716	670 801
Administration	695 893	686 037
Amortissement	402 994	422 883
Bénéfice net	751 115	(234 254)
• BILAN		
Actif à court terme	2 459 864	1 347 252
Passif à court terme	564 915	475 365
Immobilisations	500 867	558 644
Réparations importantes reportées	433 874	662 154
Avantages sociaux futurs	260 322	290 874
Capital-actions et obligations à payer	16 000	16 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	2 553 368	1 785 811
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCÈRE		
Activités d'exploitation	1 278 018	83 632
Activités d'investissement	(116 938)	(626 962)
Activités de financement	16 442	26 180
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèce	1 177 522	(517 150)

LA ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

Administrateurs et dirigeants

James McIntyre, *Président*
Alexander Harry, *Vice-président*
Robert Collins, *Administrateur*
Gerald H. Johnston, *Administrateur*
Allan Jackson, *Administrateur*
Don Macgregor, *Administrateur*
Mary Trbovich, *Administrateur*
Helen Gillespie, *Administrateur*
Lorie Bottos, *Secrétaire trésorier*

SOMMAIRE FINANCIER

en dollars	2002	2001
• EXPLOITATION		
Revenus		
Péages	**3 446 188**	3 141 716
Baux et permis	**351 378**	472 044
Investissements	**28 802**	92 027
Autres	**–**	263 810
Dépenses		
Entretien	**1 038 702**	861 562
Perception des péages	**881 988**	980 256
Administration	**616 752**	432 491
Amortissement	**246 211**	236 908
Bénéfice net	**1 042 715**	1 458 379
• BILAN		
Actif à court terme	**2 636 793**	4 669 287
Passif à court terme	**879 866**	899 022
Immobilisations	**7 573 035**	4 516 983
Capital-actions	**1 500**	1 500
Bénéfices non répartis	**9 328 462**	8 285 747
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCÈRE		
Activités d'exploitation	**1 210 376**	1 551 968
Activités d'investissement	**(3 302 263)**	255 911
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèce	**2 091 887**	1 807 879

TABLEAU SYNOPTIQUE - SPFL

RÉTROSPECTIVE DEPUIS L'INCORPORATION
pour l'exercice terminé le 31 mars

• **DONNÉES FINANCIÈRES** *en milliers de dollars*	1999 *6 mois*	2000 *12 mois*	2001 *12 mois*	2002 *12 mois*	**2003** *12 mois*
Revenus					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	906	2 252	2 276	1 854	**2 014**
Baux et permis	728	2 110	3 656	4 966	**5 070**
Péages	627	1 549	3 251	4 491	**5 543**
Intérêts	339	653	994	691	**541**
Autres	113	195	122	89	**51**
	2 713	6 759	10 299	12 091	**13 219**
Dépenses					
Entretien	7 078	21 530	25 978	26 237	**17 148**
Fonctionnement	1 975	3 566	3 175	4 614	**4 640**
Administration	1 799	4 564	6 095	7 347	**7 894**
Amortissement	1 260	2 740	3 249	3 658	**4 122**
	12 112	32 400	38 497	41 856	**33 804**
Perte avant le financement public	(9 399)	(25 641)	(28 198)	(29 765)	**(20 585)**
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	9 628	25 168	27 966	26 726	**23 345**
Amortissement du financement en capital reporté	37	88	141	214	**972**
Part des actionnaires sans contrôle	–	–	(69)	(79)	**(97)**
Bénéfice net (perte nette)	266	(385)	(160)	(2 904)	**3 635**

ÉTATS FINANCIERS

54 RAPPORT DE LA DIRECTION
55 RAPPORT DU VÉRIFICATEUR
56 BILAN CONSOLIDÉ
60 NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

ETATS FINANCIERS

54 RAPPORT DE LA DIRECTION
55 RAPPORT DU VÉRIFICATEUR
56 BILAN CONSOLIDÉ
60 NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers consolidés de La Société des ponts fédéraux Limitée et tous les renseignements contenus dans le présent rapport annuel relèvent de la compétence de la direction et ont été approuvés par son Conseil d'administration.

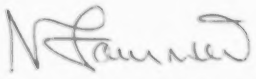
Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus et ils comprennent nécessairement certaines estimations fondées sur le meilleur jugement de la direction. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux qui sont présentés dans les états financiers.

Pour garantir l'intégrité et la fiabilité des états financiers, la Société maintient un système de contrôle, de politiques et de procédures interne assurant, avec un degré raisonnable de certitude, la protection des biens et la consignation adéquate des transactions et des événements.

Le système de contrôle est complété par une vérification interne comprenant des examens périodiques des différents aspects des activités de la Société. Le vérificateur externe a libre accès aux administrateurs responsables du maintien du système de contrôle et de la qualité des états financiers.

Il appartient a la vérificatrice générale du Canada de vérifier les états financiers et de faire rapport.

Le président et premier dirigeant,



Michel Fournier

Ottawa, Canada
Le 30 mai 2003

Office of the Auditor General of Canada
Bureau du vérificateur général du Canada

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan consolidé de La Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2003 et les états consolidés des résultats et des bénéfices non répartis, du capital d'apport et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

A mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2003 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société et de ses filiales en propriété exclusive dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers consolidés ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi maritime du Canada* et ses règlements et aux statuts et règlements administratifs de la Société et de ses filiales en propriété exclusive.

Pour la vérificatrice générale du Canada

Sylvain Ricard, CA
Directeur principal

Ottawa, Canada
Le 30 mai 2003

BILAN CONSOLIDÉ

au 31 mars

en dollars	2003	2002
• ACTIF		
À court terme		
Encaisse et placements à court terme (note 3)	**20 870 585**	19 591 676
Débiteurs	**1 341 564**	1 957 841
Intérêts courus à recevoir	**25 969**	9 129
Frais payés d'avance	**562 665**	530 423
Montant à recevoir du Canada	**6 612 473**	13 735 416
	29 413 256	35 824 485
À long terme		
Avance au coentrepreneur (note 4)	**321 995**	317 046
Immobilisations (note 5)	**164 857 187**	107 325 028
	194 592 438	143 466 559
• PASSIF		
À court terme		
Créditeurs	**9 102 975**	17 641 899
Revenus reportés	**362 240**	368 418
	9 465 215	18 010 317
Retenue de garantie (note 6)	**2 795 966**	1 190 862
Provision pour avantages sociaux futurs	**897 010**	993 900
Revenus reportés	**–**	393 000
Financement en capital reporté (note 7)	**126 749 358**	72 146 489
Part des actionnaires sans contrôle	**569 101**	472 171
	131 011 435	75 196 422
	140 476 650	93 206 739
Engagements et éventualités (notes 13 et 14)		
• AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions		
Autorisé – Nombre illimité d'actions, sans valeur nominale		
Émis et entièrement libéré – 1 action	**1**	1
Capital d'apport	**53 664 378**	53 443 116
Bénéfices non répartis (déficit accumulé)	**451 409**	(3 183 297)
	54 115 788	50 259 820
	194 592 438	143 466 559

Approuvé par le Conseil d'administration :

Président et premier dirigeant

Administrateur

*Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

pour l'exercice terminé le 31 mars

en dollars	2003	2002
• REVENUS		
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles (note 8)	**2 014 257**	1 853 803
Baux et permis	**5 069 659**	4 965 619
Péages	**5 543 137**	4 491 072
Intérêts	**540 912**	691 096
Autres	**51 333**	89 451
	13 219 298	12 091 041
• DÉPENSES		
Entretien	**17 147 826**	26 237 577
Fonctionnement	**4 640 829**	4 613 778
Administration	**7 894 369**	7 346 952
Amortissement des immobilisations	**4 121 794**	3 658 254
	33 804 818	41 856 561
Perte avant le financement public	**(20 585 520)**	(29 765 520)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	**23 345 410**	26 726 437
Amortissement du financement en capital reporté (note 7)	**971 746**	214 349
Part des actionnaires sans contrôle	**(96 930)**	(79 711)
BÉNÉFICE NET (PERTE NETTE)	**3 634 706**	(2 904 445)
Déficit accumulé au début de l'exercice	**(3 183 297)**	(278 852)
Bénéfices non répartis (déficit accumulé) à la fin de l'exercice	**451 409**	(3 183 297)

*Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DU CAPITAL D'APPORT

pour l'exercice terminé le 31 mars

en dollars	**2003**	2002
Solde au début de l'exercice	**53 443 116**	53 443 116
Transfert de terrains du Ministère des Transports (note 10)	**221 262**	–
Solde à la fin de l'exercice	**53 664 378**	53 443 116

*Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

pour l'exercice terminé le 31 mars

en dollars	**2003**	2002
• **FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION**		
Bénéfice net (perte nette)	**3 634 706**	(2 904 445)
Éléments hors caisse		
Amortissement des immobilisations	**4 121 794**	3 658 254
Perte sur disposition d'immobilisations	**190 659**	–
Amortissement du financement en capital reporté	**(971 746)**	(214 349)
Augmentation (diminution) de la provision pour avantages sociaux futurs	**(96 890)**	34 314
Amortissement des revenus reportés	**(399 178)**	(2 284 426)
Part des actionnaires sans contrôle	**96 930**	79 711
Variation de la retenue de garantie	**1 605 104**	1 190 862
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 11)	**(848 786)**	3 018 938
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**7 332 593**	2 578 859
• **FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT**		
Diminution (augmentation) de l'avance au coentrepreneur	**(4 949)**	10 564
Placements à long terme	**–**	4 147 808
Acquisition d'immobilisations	**(61 646 341)**	(68 347 291)
Disposition d'immobilisations	**22 991**	–
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(61 628 299)**	(64 188 919)
• **FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT**		
Augmentation du financement en capital reporté et flux de trésorerie liés aux activités de financement	**55 574 615**	66 133 563
• **AUGMENTATION NETTE DE L'EXERCICE**		
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	**1 278 909**	4 523 503
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	**19 591 676**	15 068 173
	20 870 585	19 591 676

*Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

au 31 mars

1. POUVOIR ET ACTIVITÉS

La Société des ponts fédéraux Limitée, constituée le 2 septembre 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas sujette aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

En accord avec la directive du ministre des Transports émise en vertu de la *Loi maritime du Canada*, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a procédé au transfert de ses actifs le 1er octobre 1998. À cette date, la responsabilité de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée ainsi que des activités du pont des Mille-Îles a été transférée à La Société des ponts fédéraux Limitée. Quant au tunnel de Melocheville et au pont Mercier, la responsabilité a été transférée à la filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

Le 17 octobre 2000, La Société des ponts fédéraux Limitée a acquis, de la province de l'Ontario, 91,33 % des actions votantes et participantes en circulation de la société St. Mary's River Bridge Company pour un montant de 1 370 $.

Les principales activités de la Société englobent la gestion et l'exploitation des ponts, des installations et des autres propriétés. De plus, la Société peut acquérir des terrains, construire les ouvrages ou autres biens ainsi que procéder à l'acquisition d'actions ou d'une participation dans toute société de gestion de ponts.

La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, dépend du gouvernement du Canada pour son financement. La Société des ponts fédéraux Limitée et sa filiale, St. Mary's River Bridge Company, ainsi que sa coentreprise, La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée, s'autofinancent à même leurs propres revenus d'exploitation.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

a) Méthode de consolidation

Les états financiers consolidés englobent les comptes de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, sa filiale détenue à 91,33 %, St. Mary's River Bridge Company ainsi que la quote-part proportionnelle, soit 50 %, des comptes de sa coentreprise, La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée. Quant aux résultats consolidés pour l'exercice financier 2003, ils comprennent les résultats de toutes les sociétés pour l'exercice du 1er avril 2002 au 31 mars 2003 (du 1er avril 2001 au 31 mars 2002 en 2002).

b) Crédits parlementaires

Le montant du crédit parlementaire utilisé par la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour combler l'excédent de ses dépenses sur ses revenus relativement à l'exploitation est présenté à l'état des résultats et des bénéfices non répartis. Le montant des crédits parlementaires est déterminé selon les besoins des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation de la filiale.

La portion du crédit parlementaire utilisée par la filiale pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables est comptabilisée au bilan comme financement en capital reporté et est amortie selon la même méthode que les immobilisations connexes. La portion utilisée pour financer l'acquisition d'immobilisations non amortissables est comptabilisée à titre de capital d'apport.

Les crédits parlementaires auquel la filiale a droit mais qui n'ont pas été perçus à la fin de l'exercice sont présentés comme montants à recevoir du Canada.

c) Immobilisations et amortissement

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui prolongent la durée de vie utile des actifs actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparations et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont engagées.

Les immobilisations provenant de ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien sont comptabilisées à la valeur comptable du cédant avec la contrepartie au capital d'apport.

L'amortissement est comptabilisé selon la méthode linéaire, d'après la durée de vie utile estimative des actifs, aux taux annuels suivants :

• Ponts	2 % - 5 %
• Travaux de réfection	5 % - 10 %
• Réparations importantes reportées	10 %
• Véhicules et équipements	3 % - 33 %
• Bâtiments	2 % - 20 %

Les sommes relatives aux projets en voie de réalisation sont reportées à la rubrique appropriée des immobilisations lorsque le projet est achevé et elles sont amorties conformément à la politique de la Société.

d) Revenus reportés

Les revenus reportés provenant des baux, des permis et des billets de péage pour lesquels les services n'ont pas été rendus sont reportés et comptabilisés au fur et à mesure de la prestation des services.

e) Avantages sociaux futurs

À la cession de l'emploi, les employés ont droit à des prestations déterminées conformément aux conditions d'emploi. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnité de départ. La Société constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes au fur et à mesure que les prestations sont constituées.

f) Régime de retraite

Tous les employés de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de la coentreprise, La Corporation du Pont International de la voie Maritime participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations au Régime versées par la filiale et la coentreprise représentent le coût total des cotisations de l'employeur. Le montant est fondé actuellement sur un multiple des cotisations exigées des salariés, et il pourrait être modifié si les résultats du Régime varient. Les cotisations représentent la totalité des obligations de la filiale et la coentreprise découlant de régimes de retraite et elles sont imputées aux résultats de l'exercice. La filiale et la coentreprise ne sont pas tenues actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique.

Les employés de La Société des ponts fédéraux Limitée participent à un régime de retraite privé à cotisations déterminées dont le coût est partagé entre les employés et la Société.

Les cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués et elles constituent l'obligation totale de la Société au titre du régime de retraite. Les modalités de paiement des cotisations pour services passés sont fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

g) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif et du passif à la date des états financiers et sur les revenus et les dépenses déclarés pendant l'exercice visé. Les indemnités de cessation d'emploi, les frais courus relatifs aux travaux majeurs de réfection de même que les estimations des réclamations de fournisseurs sont les éléments les plus importants qui font l'objet d'estimations. Les chiffres réels pourraient différer de ces estimations.

3. ENCAISSE ET PLACEMENTS À COURT TERME

La Société investit sur le marché monétaire à court terme. Les placements à court terme sont principalement composés de bons du Trésor du gouvernement du Canada, d'obligations garanties et de certificats de dépôt. Le rendement global du portefeuille au 31 mars 2003 était de 2,97 % (2,54 % en 2002). Les termes à courir sont en moyenne de 153 jours. La juste valeur des placements à court terme se rapproche de la valeur comptable en raison de l'échéance imminente de ces placements.

4. AVANCE AU COENTREPRENEUR

Ce compte représente l'excédent de la contribution requise de La Société des ponts fédéraux Limitée dans sa coentreprise.

L'avance porte intérêt mensuellement au taux moyen annuel des bons du Trésor et ne comporte pas de modalités de remboursement. Au 31 mars 2003, sa valeur comptable équivalait à sa juste valeur.

5. IMMOBILISATIONS

	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
en dollars		**2003**		2002
• **Terrains**	**4 562 206**	–	**4 562 206**	4 340 944
• **Ponts**	**273 010 121**	**120 280 663**	**152 729 458**	23 756 294
• **Véhicules et équipements**	**7 410 493**	**3 654 749**	**3 755 744**	3 791 396
• **Bâtiments**	**5 496 830**	**2 521 446**	**2 975 384**	2 900 547
• **Réparations importantes reportées**	**1 109 142**	**920 740**	**188 402**	144 824
• **Travaux de réfection**	**48 917**	**29 696**	**19 221**	20 473
• **Projets en voie de réalisation**	**626 772**	–	**626 772**	72 370 550
	292 264 481	**127 407 294**	**164 857 187**	107 325 028

Le coût de l'autoroute Bonaventure, le coût initial du pont Jacques Cartier ainsi que le coût initial de la portion canadienne du pont Sault Ste-Marie sont complètement amortis.

6. RETENUE DE GARANTIE

La Société retient provisoirement un montant sur le total des sommes dues à un entrepreneur en vue de garantir la bonne exécution des travaux réalisés. Le délai de garantie est de cinq ans échéant en octobre 2007. L'entrepreneur a droit à des intérêts simples de 2 % et de 2,73 % sur le montant dû, payables annuellement à compter de décembre 2003. La Société versera la retenue de garantie (réduite, le cas échéant, de toute somme due par l'entrepreneur en application des clauses de garantie du contrat), après l'expiration du délai de garantie.

7. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

en dollars	**2003**	2002
Solde au début de l'exercice	**72 146 489**	6 227 275
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables	**55 574 615**	66 133 563
Amortissement	**(971 746)**	(214 349)
Solde à la fin de l'exercice	**126 749 358**	72 146 489

8. REVENUS D'EXPLOITATION DU PONT DES MILLE-ÎLES

Ces revenus représentent la quote-part des résultats d'exploitation nets de la portion canadienne du pont des Mille-Îles conformément à une entente de gestion entre La Société des ponts fédéraux Limitée et Thousand Islands Bridge Authority.

9. RÉGIME DE RETRAITE

La charge pour tous les régimes de retraite de l'exercice est de 357 484 $ (264 902 $ en 2002).

10. TRANSFERT DE TERRAINS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Quatre parcelles de terrains situées sur la Réserve de Kahnawake et trois parcelles de terrains situées dans la municipalité de Melocheville ont été transférées sans contrepartie du Ministre des Transports à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, le 27 juin 2002. Les terrains ont été comptabilisés à leur valeur comptable de 221 262 $, avec la contrepartie portée au capital d'apport.

11. INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

Les variations d'éléments du fonds de roulement se détaillent comme suit :

en dollars	**2003**	2002
Débiteurs	**616 277**	(279 004)
Intérêts courus à recevoir	**(16 840)**	200 004
Frais payés d'avance	**(32 242)**	331 920
Montant à recevoir du Canada	**7,122 943**	(5 073 224)
Créditeurs	**(8 538 924)**	7 839 242
	(848 786)	3 018 938

12. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉES

En plus des opérations entre apparentés déclarées dans les présents états financiers, la Société est apparentée par voie de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien. La Société transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

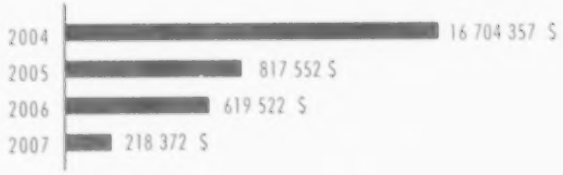
13. ENGAGEMENTS

a) Services de fonctionnement

Le montant minimum qui sera versé au cours des prochains exercices, en vertu d'une entente pour des services de police, qui se termine le 30 juin 2005, s'établit à 3,1 millions de dollars sur une base annuelle. Cette entente est renouvelable à son terme, à moins d'avis contraire d'une des parties.

b) Fournisseurs

La société s'est engagée, principalement en vertu de contrats d'entretien, d'approvisionnement, de services professionnels et de location, à verser 18 359 803 $ d'ici à 2007. Les paiements minimums exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :



14. ÉVENTUALITÉS

a) Dans le cours normal des activités, la Société est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces réclamations ou actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de la Société. Aucune provision n'a été comptabilisée à cet égard.

b) Une décontamination de certaines propriétés de la Société pourrait s'avérer nécessaire. Jusqu'à présent, la Société n'a pas été en mesure de déterminer tous les coûts s'y rapportant, n'ayant pas évalué l'état de contamination de toutes ses propriétés. Les coûts relatifs aux évaluations environnementales et aux travaux de décontamination sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel la Société effectue ces travaux.

15. TRAVAUX MAJEURS DE RÉFECTION

Dans le cadre de sa mission, la Société doit exécuter des travaux majeurs de réfection sur le tablier du pont Jacques Cartier. Le 12 octobre 2000, la Société a adjugé le contrat de design et construction, pour le remplacement du tablier du pont. Les travaux ont été complétés le 15 octobre 2002. Le coût du projet dans son ensemble, incluant les coûts directs et indirects, est de 128 millions de dollars dont 127 millions ont été capitalisés au 31 mars 2003.

16. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La valeur aux livres de l'encaisse, des placements à court terme, des débiteurs, du montant à recevoir du Canada et des créditeurs se rapproche de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs; par conséquent, le risque de crédit est faible.

17. CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres de 2002 ont été reclassés de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.

ADRESSES

LA SOCIETE DES PONTS FEDERAUX LIMITEE

55, rue Metcalfe, Bureau 1210
Ottawa (Ontario) K1P 6L5

T : (613) 993-6880
F : (613) 993-6945
www.pontsfederaux.ca
andre.girard@pontsfederaux.ca

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPOREE

1111, rue Saint-Charles Ouest
Tour Ouest, Bureau 600
Longueuil (Québec) J4K 5G7

T : (450) 651-8771
F : (450) 677-6912
www.pjcci.ca

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTEE

Case postale 836
Cornwall (Ontario) K6H 5T7

T : (613) 932-5113
F : (613) 932-9086
www.cpivm.ca
hsaaltink@cpivm.ca

THE THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY

Case postale 10
Lansdowne (Ontario) K0E 1L0

T : (315) 482-2501
F : (315) 482-5925
www.tibridge.com

LA ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

Case postale 580
Sault Ste. Marie (Ontario) P6A 5N1

T : (705) 759-5400
F : (705) 759-5405

CREDITS

DESIGN GRAPHIQUE ET REALISATION : Interpôles inc.
REDACTION : Raymond Chabot Grant Thornton
TRADUCTION : Services d'édition Guy Connolly
PHOTOGRAPHIE :
Marina Anakhatounian
Germain Cardinal : photos du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier
Brian Tremblay : photos du pont international de Sault Ste. Marie

Imprimé au Canada